Joseph Conrad

OGLINDA MĂRII

Joseph Conrad

Oglinda mării

Traducere de

Mădălina Tureatcă

EDITURA ALDO PRESS

2014

Joseph ConradTHE MIRROR OF THE SEA

Editor Dexon Office, Bucureşti

© by Dexon Office, 2014

Toate drepturile pentru această versiune aparţin Dexon Office

Informaţii, comenzi ramburs, comenzi

pentru editare şi tipărire de cărţi şi broşuri

OP 76, CP 161, Bucureşti, 062590

Tel./Fax 4341750;

Email aldopress@rdsmail.ro

www.aldopress.ro

IISBN ePUB: 978-973-701-386-6

ISBN PDF: 978-973-701-387-3

ISBN Print: 978-973-701-385-9

Această carte în format digital (e-book) este protejată prin copyright şi este destinată exclusiv utilizării ei în scop privat pe dispozitivul de citire pe care a fost descărcată. Orice altă utilizare, incluzând împrumutul sau schimbul, reproducerea integrală sau parţială, multiplicarea, închirierea, punerea la dispoziţia publică, inclusiv prin internet sau prin reţele de calculatoare, stocarea permanentă sau temporară pe dispozitive sau sisteme cu posibilitatea recuperării informaţiei, altele decât cele pe care a fost descărcată, revânzarea sau comercializarea

sub orice formă, precum şi alte fapte similare săvârşite fără permisiunea scrisă a deţinătorului copyrightului reprezintă o încălcare a legislaţiei cu privire la protecţia proprietăţii intelectuale şi se pedepseşte penal şi/sau civil în conformitate cu legile în vigoare

Lectura digitală protejează mediul

Versiune digitală realizată de elefant.ro

Pe malul abrupt, vapoare-au venit şi-au plecat,

Astfel au rezistat înc-o zi sau două.

Povestea lui Frankeleyn

1

Plecările de la mal şi acostările marchează balansul ritmic al vieţii unui matelot şi al carierei unei ambarcaţiuni. De la un mal la altul este definiţia cea mai consistentă a destinului pământesc al unui vapor.

”Plecările” nu sunt ceea ce ar crede un popor înfumurat de locuitori ai uscatului. Termenul ”acostare” este mai uşor de înţeles. Te apropii de coastă, ceea ce ţine mai mult de acuitatea ochiului şi de o atmosferă limpede. ”Plecarea” nu înseamnă că o barcă părăseşte portul, la fel cum nici ”debarcarea la mal” nu poate fi considerată un sinonim al sosirii. Dar în cazul plecărilor, există această diferenţă: termenul nu implică atât de mult un eveniment maritim, cât o acţiune hotărâtă care atrage după sine un proces – observarea precisă a anumitor semne terestre cu ajutorul busolei.

La apropierea de coastă, fie ea un munte cu formă neobişnuită, un promontoriu stâncos sau o întindere de dune de nisip, o zăriţi imediat, dintr-o singură privire. O veţi recunoaşte mai uşor la momentul potrivit. Dar, în mod esenţial, acostarea, bună sau rea, este deja realizată când se aude primul strigăt: ”Pământ!” Plecarea este, fără doar şi poate, o ceremonie de navigare. Se poate ca un vapor să-şi fi părăsit portul cu ceva vreme în urmă, se poate să fi fost la apă, în adevăratul înţeles al expresiei, timp de mai multe zile. Dar, în ciuda acestor lucruri, atâta vreme cât de pe coasta pe care se pregătea să o părăsească se mai zărea un vapor care se îndrepta, în trecut, spre sud, nu începuse încă, în înţelesul marinăresc, o călătorie.

Plecarea, dacă nu se referă la ultima privire aruncată pământului, este, poate, ultima recunoaştere profesionistă a pământului din partea marinarului. Este un ”rămas bun” tehnic, opus celui sentimental. De atunci înainte, coasta rămâne la pupa ambarcaţiunii. Este o problemă personală a omului. Nu vasul este cel care pleacă, ci matelotul se îndepărtează, prin intermediul relevmentului încrucişat, care fixează locul primei cruci mici trasate cu creionul pe

întinderea albă a hărţii de căi maritime, unde va fi marcată poziţia ambarcaţiunii la amiază, de asemenea printr-o cruce mică cu creionul, în fiecare zi a călătoriei sale. Şi pe harta vaporului, de la un ţărm la altul, ar putea fi şaizeci, optzeci sau orice număr de asemenea cruci. În experienţa mea, cel mai mare număr a fost de o sută treizeci de asemenea cruci, de la punctul cârmaciului la Capetele de Nisip din Golful Bengal şi până la Luceafărul lui Scilly. O călătorie tare grea...

Plecarea, ultima privire profesionistă aruncată pământului, este întotdeauna bună sau, cel puţin, destul de bună. Deoarece pentru o ambarcaţiune nu contează prea mult că vremea este aspră, pentru că are la prora marea întinsă. Acostarea poate să fie benefică sau de rău augur. Privind un singur punct al său, cuprinzi pământul dintr-o singură privire. În toate însemnările sale viclene, cursul unei ambarcaţiuni lasă pe hârtia albă a unei scheme pe care o urmează acea mică însemnare – poate o insulă mică din ocean, un promontoriu singuratic pe coasta unui continent, un far de pe o faleză sau, pur şi simplu, forma ascuţită a unui munte, ca un muşuroi de furnici în derivă pe apele mărilor. Dacă te întâmpină într-o formă obişnuită, atunci acostarea este benefică. Ceaţa, vijeliile de zăpadă, furtunile înţesate de nori şi ploile – aceştia sunt duşmanii unei acostări de bun augur.

2

O parte a comandanţilor de nave preferă să-şi părăsească ţărmul de baştină cu tristeţe, într-un spirit de durere şi nemulţumire. Ei au o soţie, poate şi copii, în orice caz se bucură de afecţiune, sau poate au doar un viciu preferat, pe care trebuie să-l lase în urmă vreme de un an sau mai mult. Îmi amintesc numai de un singur om care a urcat pe punte cu un pas sprinten şi a comandat prima cursă a călătoriei cu voce exaltată. Dar, cum am aflat mai târziu, el nu lăsa în urma lui nimic, decât un haos de datorii şi ameninţări cu procese legale.

Pe de altă parte, am cunoscut mulţi căpitani care, imediat după ce vasul părăsise apele înguste ale Canalului, dispăreau cu totul de lângă echipajul lor naval timp de trei zile sau chiar mai mult. Ei făceau o scufundare adâncă, cum s-ar spune, în cabina lor, ca să iasă la suprafaţă câteva zile mai târziu cu un chip mai mult sau mai puţin senin. Cu asemenea oameni te înţelegeai uşor. În plus, o retragere completă, ca a lor, părea să implice şi un nivel satisfăcător de încredere în ofiţerii lor şi pentru nici unul dintre oamenii mării care îşi merită numele, încrederea nu este un lucru neplăcut.

Îmi amintesc că în prima mea călătorie ca ofiţer secund cu bunul căpitan MacW. m-am simţit destul de flatat şi mi-am îndeplinit bucuros datoriile, eu fiind la comanda tuturor obiectivelor practice. Cu toate acestea, oricât de mare ar fi fost iluzia mea, adevărul era că şeful de drept era acolo, întărind încrederea pe care o aveam în mine, deşi era invizibil privirilor mele, în spatele unei uşi de cabină din lemn de arţar, furniruită şi cu mâner din porţelan alb.

Când vasul părăseşte ţărmul este momentul în care spiritul comandantului comunică cu tine într-o voce

înăbuşită, de parcă ar vorbi în sanctuarul unui templu. Pentru că, chiar dacă o numeşti templu, sau ”iad plutitor”, aşa cum au fost nu-mite unele vapoare, cabina căpitanului este, fără îndoială, locul solemn de pe orice vapor.

Bunul MacW. nu ieşea nici măcar ca să mănânce şi se hrănea în solitudine în cel mai sfânt dintre locurile sfinte, pe o tavă acoperită cu un şervet alb. Ospătarul nostru arunca de obicei o privire ironică asupra farfuriilor complet goale pe care le aducea de acolo. Durerea de a-şi părăsi căminul, care îi copleşeşte pe mulţi dintre mateloţii cu familie, nu îi scădea căpitanului MacW. pofta de mâncare pe care o avea de obicei. De fapt, ospătarul venea aproape întotdeauna la mine, care stăteam pe scaunul căpitanului din capul mesei, şi-mi spunea într-un murmur grav:

— Căpitanul mai cere o bucată de carne şi doi cartofi.

Noi, ofiţerii lui, îl auzeam plimbându-se prin cabină, sforăind încet, sau oftând adânc sau bălăcindu-se şi făcând zgomote în baie. I se dădea raportul prin gaura cheii, ca să spun aşa. Noi primeam răspunsurile pe un ton destul de cald şi prietenos, manifestarea cea mai de seamă a caracterului său afabil. În timpul perioadelor de izolare, anumiţi căpitani sunt tot timpul morocănoşi şi par să considere simplul sunet al vocii celorlalţi ca o lezare şi o ofensă.

Dar un solitar morocănos n-ar putea să-şi îngrijoreze subordonaţii, în timp ce omul care are un acut simţ al datoriei (sau, poate, doar sentimentul propriei importanţe) şi care se încăpăţânează să-şi poarte supărarea pe punte întreaga zi – şi poate că şi jumătate din noapte – se

transformă într-un chin îngrozitor. Păşeşte la pupa aruncând priviri triste, de parcă ar dori să otrăvească marea sau îţi face praf capul cu sălbăticie de fiecare dată când se întâmplă să faci o greşeală în raza lui vizuală. E greu să înduri aceste excentricităţi cu răbdare, aşa cum îi stă bine unui om şi unui ofiţer, pentru că nici unul dintre marinari nu este bine-dispus cu adevărat în primele zile ale călătoriei. Sunt multe regrete, amintiri, dorul instinctiv de leneveala lăsată în urmă, ura instinctivă faţă de muncă. În plus, lucrurile tind să o ia razna la început, mai ales când e vorba de nimicuri supărătoare. Mai este gândul stăruitor că are în faţă un an întreg de viaţă mai grea sau mai uşoară, pentru că în istoria maritimă nu a existat niciodată o călătorie spre sud care să dureze mai puţin de douăsprezece luni. Da, era nevoie de câteva zile după plecare pentru ca echipajul unui vapor să-şi găsească locul şi pentru ca rutina liniştită a unei ambarcaţiuni de apă adâncă să-şi stabilească ritmul potrivit.

Rutina vaporului este un doctor minunat pentru inimile şi capetele îndurerate, pe care l-am văzut calmând – cel puţin pentru o vreme – cele mai turbulente spirite. Ea aduce sănătate, şi pace, şi mulţumirea faţă de treburile zilnice duse la îndeplinire, pentru că fiecare zi din viaţa vaporului pare să închidă un cerc în inelul larg al orizontului mării. Împrumută o anumită demnitate a asemănării perfecte din monotonia maiestuoasă a mării. Cel care iubeşte marea iubeşte şi rutina vaporului.

Nicăieri, numai pe mare, zilele, săptămânile şi lunile se absorb mai repede în trecut. Par să rămână la pupa la fel de uşor precum bulele uşoare de aer din vârtejul lăsat în urmă de vapor şi dispar într-o mare tăcere în care vaporul intră cu un fel de efect magic. Zilele, săptămânile, lunile

trec. Numai o furtună violentă poate tulbura viaţa ordonată a vaporului. Iar vraja monotoniei desăvârşite ce pare să fi căzut chiar şi asupra vocilor bărbaţilor lui este ruptă numai de perspectiva apropiată a apariţiei pământului în zare.

Atunci, spiritul comandantului este cuprins din nou de înflăcărare. Dar nu simte imboldul de a căuta să se izoleze, şi să rămână ascuns şi nemişcat, închis într-o cabină mică cu mângâierea unui apetit organic sănătos. Când e pe punctul de a ajunge pe coastă, spiritul comandantului de vas este cotropit de o nelinişte de nestăpânit. Pare incapabil să sălăşluiască mai multe secunde la un loc în sfinţenia absolută a cabinei de căpitan. Pe măsură ce momentul respectiv se apropie tot mai tare, iese pe punte şi priveşte în depărtare cu ochii mijiţi. El este menţinut cu încordare pe măsură ce sporeşte vigilenţa. Între timp, din lipsa apetitului, organismul comandantului slăbeşte treptat. Cel puţin aşa ştiu eu din experienţa mea, deşi s-ar putea ca ”slăbeşte” să nu fie cuvântul potrivit. Aş putea spune, mai degrabă, că este spiritualizat prin nesocotirea hranei, a somnului şi a confortului obişnuit al vieţii pe mare, atât cât este el. În unul sau două cazuri, am aflat că detaşarea de nevoile ordinare ale existenţei rămâne din păcate incompletă cât priveşte băutura.

Dar aceste două cazuri erau, vorbind în termenii cuveniţi, cazuri patologice şi singurele din toată experinţa mea maritimă. În unul dintre aceste exemple de sete de tonice, născută din pură anxietate, n-aş putea spune că vreuna dintre calităţile de marinar ale acelui om erau afectate în cea mai mică măsură. Dar cazul acesta era şi foarte nervos, pentru că ţărmul s-a zărit dintr-o dată, de aproape, şi am avut o acostare dificilă, pe vreme aspră şi în timpul

unei vijelii reci de la uscat. La puţină vreme după aceea, coborând să vorbesc cu el, am fost destul de ghinionist să-l prind pe căpitanul meu în flagrantul scoaterii în grabă a dopului. Aş putea spune că a-ceastă privelişte m-a înfricoşat. Ştiam foarte bine că omul avea o fire groaznic de sensibilă. Din fericire, am reuşit să mă trag în spate nevăzut şi, având grijă să calc greu cu bocancii mei de marinar pe scările cabinei, am intrat din nou. Dacă nu ar fi fost privelişte a aceea neaşteptată, nici una dintre faptele sale din timpul următoarelor douăzeci şi patru de ore nu m-ar fi făcut deloc să bănuiesc că nu stătea bine cu nervii.

3

Un alt caz, deşi nu avea nimic în comun cu băutura, este acela al bietului căpitan B. La început, de fiecare dată când se apropia de coastă, el suferea de dureri atroce de cap. Când l-am cunoscut eu avea mult peste cincizeci de ani, era scund, îndesat, demn, poate puţin pompos. Era un om extrem de bine informat, care, ca fizic, nu ar fi semănat deloc cu un marinar, dar cu siguranţă a fost unul dintre cei mai buni marinari pe care am avut norocul să-l servesc. Cred că era din Plymouth, fiul unui doctor de ţară şi cei doi fii ai săi mai în vârstă erau studenţi la medicină. Comanda un vas mare din Londra şi era destul de bine cunoscut în zilele sale. M-am gândit foarte mult la el şi din această cauză îmi amintesc cu o ciudată satisfacţie ultimele cuvinte pe care mi le-a spus la bordul vaporului său, la capătul unui voiaj de optsprezece luni. Eram în

bazinul Dundee, unde adusesem o mare încărcătură de iută din Calcutta. În dimineaţa aceea, ne primisem plata şi urcasem la bord să-mi iau cufărul naval şi să-mi iau rămas bun. În maniera lui puţin mândră, dar politicoasă, s-a interesat de planurile mele. I-am răspuns că intenţionam să plec la Londra cu trenul de după-amiază şi că mă gândeam să dau un examen să-mi iau diploma de comandant. Aveam destulă experinţă pentru asta. Cu un vădit interes pentru situaţia mea, ceea ce m-a surprins, mi-a ordonat să nu mai pierd vremea. Apoi, ridicându-se din scaun, mi-a spus:

— Ai în vedere vreo ambarcaţiune pentru momentul în care ai trecut examenul?

I-am răspuns că nu mă gândisem la nici una. Am dat mâna amândoi, iar el a pronunţat următoarele cuvinte memorabile:

— Dacă s-ar întâmpla să ai nevoie de lucru, să nu uiţi că, atâta vreme cât eu am un vapor, şi tu ai unul.

În materie de complimente, nu există vreunul mai ma-re decât acesta – făcut de comandantul vasului secundului său, la sfârşitul unui voiaj, când treaba s-a terminat şi subordonatul este liber. Amintirea aceasta are un anumit patos în ea, pentru că bietul om nu a mai ieşit niciodată pe mare. Era deja suferind când a trecut de Sf. Elena, a zăcut o vreme, când trecusem de Insulele Vestice, dar s-a ridicat din pat ca să zărească ţărmul. A reuşit să stea pe punte până la Downs, unde, după ce a dat ordinele cu o voce epuizată, a lăsat ancora timp de câteva ore ca să-i trimită soţiei sale o telegramă şi să ia la bord un pilot din Marea Nordului, care să-l ajute să navigheze de-a lungul coastei

de vest. Nu s-ar fi simţit în stare să facă asta singur, pentru că este genul de activitate care-l ţine pe un om al mărilor în picioare zi şi noapte.

Când noi am ajuns în Dundee, doamna B. era deja acolo, aşteptându-l să-l ia acasă. Am călătorit spre Londra cu acelaşi tren. Dar, pe vremea când eu reuşisem să iau examenul, vaporul plecase în alt voiaj fără el şi, în loc să plec şi eu, am mers la cerere să-l văd pe vechiul meu comandant, acasă la el. Este singurul dintre comandanţii mei căruia i-am făcut o astfel de vizită. Se dăduse deja jos din pat, ”încă în convalescenţă”, după cum a declarat, făcând câţiva paşi clătinaţi ca să mă întâmpine în uşa camerei de zi. Era limpede că se încăpăţâna să nu poarte ultima cruce pe acest pământ pentru a pleca în singura călătorie pe care un marinar o face vreodată spre o destinaţie necunoscută. Şi totul a fost deosebit de plăcut – camera spaţioasă, însorită, fotoliul lui adânc cu pernuţe din dreptul ferestrei arcuite şi un taburet pentru picioare, grija liniştită şi atentă a bătrânei femei iubitoare, care îi născuse cinci copii şi poate că nu trăise cu el mai mult de cinci ani încheiaţi, din toţi cei treizeci, sau cam aşa ceva, de căsătorie. Acolo se mai afla o femeie, cu o rochie neagră simplă, cu părul destul de cărunt, care stătea foarte dreaptă în scaun, cosând şi aruncând priviri piezişe în direcţia lui, fără să rostească un singur cuvânt în tot timpul vizitei mele. Chiar şi atunci când, la momentul potrivit, i-am dus o ceaşcă de ceai, n-a făcut decât să dea din cap spre mine în tăcere, cu cea mai uşoară umbră de zâmbet pe buzele ei strânse. Îmi imaginez că era o soră nemăritată a doamnei B., care venise să ajute la îngrijirea cumnatului ei. Fiul lui cel mai tânăr, născut la bătrâneţe, un bun jucător de cricket după câte se părea, de vreo

doisprezece ani sau cam aşa ceva, vorbea cu entuziasm despre faptele măreţe ale lui W.G. Grace. Mi-l amintesc şi pe fiul lui cei mai mare, devenit doctor de curând, care m-a luat în grădină ca să fumăm şi, scuturând din cap cu gravitate profesională, dar cu o îngrijorare reală, a murmurat:

— Da, dar nu şi-a recăpătat pofta de mâncare. Nu-mi place asta, nu-mi place asta deloc.

L-am zărit pentru ultima dată pe căpitanul B. atunci când, în vreme ce eu mă întorceam să închid poarta din faţă, el dădea din cap în dreptul fe-restrei arcuite.

Mi-a lăsat o impresie diferită şi desăvârşită, pe care nu ştiu dacă ar trebui să o numesc ”plecare” sau ”acostare”. Fără îndoială că acest căpitan al mărilor, aşezat strâmb într-un fotoliu adânc, privise adesea fix înaintea lui, cu privirea vigilentă ce caracterizează plecarea. Atunci nu mi-a mai vorbit de angajarea mea, despre vapoare, despre faptul că era pregătit să preia o nouă comandă. Dar îmi povestise despre vremurile din tinereţea lui, cu şuvoiul bogat, dar subţire al cuvintelor unui invalid plin de voinţă. Femeile păreau îngrijorate, dar stăteau nemişcate şi, în timpul acelei conversaţii, eu am aflat mai multe despre el decât în toate cele optsprezece luni în care navigasem împreună. Părea că-şi ”făcuse datoria” în comerţul cu minereu de cupru, faimosul comerţ cu minereu de cupru din vechile vremuri, dintre Swansea şi coasta chili-ană, aducând cărbune şi ducând cupru, cu încărcături grele pe ambele sensuri, de parcă ar fi vrut să sfideze nebuneşte marile ape ale Capului Horn. Era o muncă pentru vapoarele rezistente şi o şcoală minunată de rezistenţă pentru marinarii din ţările de vest. O întreagă flotă de

bărci, la fel de puternice în coaste şi bordajul de lemn şi pe cât de bine utilate pe cât se putea, a fost trimisă pe mări, cârmită de echipaje viguroase şi comandată de căpitani tineri, iar acum era angrenată în acest comerţ, acum de mult decedat.

— Asta era şcoala în care m-am pregătit, mi-a spus el aproape lăudăros, sprijinindu-şi spatele de perne, cu un pled pe picioare.

În acest comerţ, el a obţinut, la o vârstă foarte fragedă, prima comandă. Chiar atunci el mi-a menţionat că, în calitate de tânăr comandant, era mereu bolnav câteva zile înainte să ajungă pe ţărm după o călătorie lungă. Dar boala aceasta trecea de obicei în momentul în care zărea pentru prima dată o privelişte familiară. După aceea, a adăugat el, pe măsură ce îmbătrânea, toată acea nervozitate a dispărut complet. I-am observat ochii obosiţi, fixaţi mereu drept în faţă, ca şi cum nu ar fi existat nimic între el şi linia dreaptă a mării şi a cerului, unde, orice ar căuta un marinar cu privirea, lucrul acela va apărea cu siguranţă. Dar am văzut şi cum ochii lui se odihneau cu afecţiune pe chipuri din jur, pe tablourile din cameră, pe toate obiectele familiare din casa lui, a căror imagine luminoasă şi stăruitoare trebuie să-i fi apărut adesea în memorie în momentele de tulburare şi nelinişte de pe mare. Oare căuta cu privirile un ţărm ciudat sau poate că făcea cu mintea netulburată măsurătorile de relevment pentru viitoarea plecare?

E greu de spus, pentru că în călătoria aceea, din care nu se mai întoarce nimeni, acostarea şi plecarea sunt instantanee, unindu-se amândouă într-un moment de atenţie supremă şi finală. Fără îndoială că nu-mi amintesc

nici un semn de şovăială pe expresia întipărită pe faţa lui slăbită, nici urmă din neliniştea nervoasă a unui tânăr comandant care este pe punctul de a debarca pe un ţărm pe care harta nu-l arată. Avusese prea multă experinţă de acostări şi plecări! şi oare nu ”şi-a făcut datoria” în faimosul comerţ cu minereu de cupru pe care-l aducea pe Canalul Bristol, pe vapoarele cele mai rezistente şi în şcoala mateloţilor puternici?

4

Înainte ca ancora să se ridice, trebuie s-o cobori – acest truism extrem de evident mă aduce dintr-o dată la subiectul degradării limbajului maritim în presa cotidiană a acestei ţări.

Aproape invariabil, jurnalistul vostru fie că preia controlul unui vapor sau al unei flote, ”aruncă ancora”. Acum, o ancoră nu este niciodată aruncată şi a-ţi lua libertatea de a folosi limbajul tehnic este o crimă împotriva limpezimii, a preciziei şi a frumuseţii limbajului perfecţionat.

O ancoră este o bucată de fier forjat, adaptată scopului său în mod admirabil, iar limbajul tehnic este un instrument prelucrat până la perfecţiune, prin ani de experienţă, un lucru care nu are cusur în utilitatea sa. O ancoră din trecut (pentru că în ziua de astăzi există dispozitive care seamănă cu ciupercile şi obiecte ca nişte gheare, care nu au o anumită expresie sau formă – sunt,

pur şi simplu, cârlige), o ancoră din trecut este un instrument extrem de eficient. Mărimea adaugă perfecţiunii sale şi isteţime, pentru că nu există un alt obiect care să folosească mai bine sco-pului măreţ pe care aceasta îl îndeplineşte. Uitaţi-vă la ancorele care atârnă de capetele de pisică de pe marile vapoare! Cât de mici sunt în comparaţie cu dimensiunile mari ale carcasei! Dacă ar fi fost făcute din aur, ar fi părut nişte podoabe, ca jucăriile ornamentale, care nu ar fi fost mai mari decât nişte cercei cu giuvaere din urechile unei femei. Şi cu toate acestea, de ele depinde, nu numai o dată, însăşi viaţa corăbiei.

O ancoră este forjată şi modelată ca să fie credincioasă. Dacă îi dai pământ din care să muşte, o să ţină până se rupe cablul şi apoi, orice s-ar întâmpla cu corabia, ancora este ”pierdută”. Bucata sinceră şi dură de fier, atât de ba-nală în aparenţă, are mai multe componente decât membre are corpul uman: inelul, axul, coroana, vârful, palmele, mânerul. Conform spuselor jurnalistului, toate acestea ”sunt aruncate” când un vas ajunge la un loc de ancorare şi opreşte.

Insistenţa de a folosi cuvântul acesta odios decurge din faptul că un locuitor ignorant al uscatului trebuie să-şi imagineze actul de ancorare ca un proces de aruncare a unui obiect peste bord, în timp ce ancora gata să-şi îndeplinească menirea este deja peste bord şi nu este aruncată acolo, ci pur şi simplu lăsată să cadă. Atârnă de coasta vaporului, la capătul unei bucăţi de lemn grele şi proiectate în afară, numită cap de pisică, de bucla unui lanţ scurt şi gros, a cărui zală de la capăt este eliberată dintr-o dată printr-o lovitură de pe un mai manual superior sau prin tragerea unui mâner a-tunci când ordinul e dat.

Iar ordinul nu este ”Aruncă!”, aşa cum pare să-şi imagineze scriitorul, ci ”Dă-i drumul!”.

De fapt, pe puntea unui vapor, nimic nu este aruncat în acest sens, decât plumbul, care este azvârlit doar ca să se încerce adâncimea apei pe care pluteşte. O barcă nefolosită, o vergă de schimb, un butoi sau tot ce nu este asigurat pe punte poate să fie ”aruncat în larg” când nu este legat. Chiar şi vaporul însuşi este ”aruncat în port sau la tribord” în timpul deplasării. Cu toate acestea, el nu ”aruncă” niciodată ancora.

Ca să vorbim într-un stil tehnic extrem, o navă sau o flotă este ”adusă” – cuvintele complementare, care rămân nepronunţate şi nescrise fiind, desigur, ”la ancoră”. Mai puţin tehnic, dar nu mai puţin corect, cuvântul ”ancorat”, cu imaginea sa caracteristică şi sunetul hotărât, ar trebui să fie destul de bun pentru ziarele celei mai mari ţări maritime din lume. ”Flota a ancorat la Spithead”, ar putea să dorească cineva o propoziţie mai bună cu dimensiuni reduse şi rezonanţă tipic navală? Dar trucul ”aruncării ancorei”, cu afectarea sa de expresie maritimă – pentru că de ce nu am putea scrie la fel de bine şi ”a azvârli ancora”, ”a trimite ancora” sau ”a proiecta ancora”? –, este greu de tolerat pentru urechile unui marinar. Îmi amintesc un pilot de navigaţie costieră pe care l-am cunoscut mai demult (obişnuia să citească ziarele cu asiduitate), care, ca să definească cel mai înalt grad de stângăcie a unui locuitor al uscatului, obişnuia să spună:

— Este unul dintre bieţii, nefericiţii diavoli care ”aruncă ancora”.

5

De la început şi până în final, marinarul este foarte preocupat în gândurile sale de ancore. Nu este neapărat vorba de faptul că ancora este un simbol al speranţei, cât faptul că este cel mai greu obiect pe care trebuie să-l mânuiască la bordul vaporului său, pe mare, în timpul rutinei obişnuite de îndatoriri. Începutul şi finalul fiecarei călătorii sunt marcate clar prin punerea în acţiune a ancorelor vaporului. Un vas din Canal îşi ţine ancorele pregătite tot timpul, lanţurile cu piedica pusă şi, aproape întotdeauna, pământul la vedere. În gândurile unui marinar, ancora şi pământul au o legătură indisolubilă. Dar imediat ce iese din mările înguste, intrând în lumea largă fără să putem vorbi de ceva solid între ea şi Polul Sud, ancorele sunt ridicate, iar cablurile dispar de pe punte. Dar ancorele nu dispar. Vorbind din punct de vedere tehnic, ele sunt ”fixate la bord” şi, pe capul castelului de la prova, legate de inelele de punte cu frânghii şi lanţuri, sub pânza velelor din faţă, par foarte leneşe, de parcă ar fi aţipit. Legate astfel, dar îngrijite cu atenţie, inerte şi puternice, aceste embleme ale speranţei ţin tovărăşie omului de pază, în ceasurile târzii ale nopţii. Astfel, zilele trec, iar bucăţile acestea de fier cu o formă atât de neobişnuită se odihnesc îndelung, în plin repaos, vizibile din aproape orice parte a punţii vasului, aşteptând să-şi împlinească menirea undeva, de cealaltă parte a lumii, în vreme ce vasul le duce mai departe în mare grabă, împroşcând cu spumă în străfunduri, iar şuvoaiele apelor deschise le fac membrele grele să ruginească.

Prima apropiere de pământ, încă invizibil ochilor echipajului, este anunţată de ordinul vioi al secundului către şeful de echipaj: ”Lăsăm ancorele în după-amiaza aceasta!” sau ”Mâine dimineaţă la prima oră!”, după caz. Lucrurile se petrec astfel pentru că secundul este cel care are grijă de ancorele vaporului şi este paznicul cablurilor sale. Există vapoare bune şi vapoare rele, vapoare confortabile şi vapoare în care, din prima zi a voiajului şi până la ultima, trupul şi sufletul secundului nu au parte de odihnă. Dar vapoarele sunt aşa cum le modelează oamenii, este o zicală din înţelepciunea marinărească şi, fără îndoială, este adevărată în linii mari.

Oricum, există şi vapoare în care, aşa cum mi-a spus odată un secund cărunt: ”Nimic nu pare să meargă cum trebuie vreodată.” şi, privind de la pupa, unde stăteam amândoi (îi făceam o vizită ca între vecini, în port), a adăugat: ”Ea este una dintre acelea”. Îşi ridică privirile spre faţa mea, cu simpatia profesională cuvenită, şi îmi confirmă bănuielile pe care le aveam, în mod firesc: ”Oh, nu. Bătrânul are destul de multă dreptate. El nu se amestecă niciodată. Orice lucru care este făcut după datina marinărească este destul de bun pentru el. Şi, cu toate acestea, pare că nimic nu merge bine pe vaporul asta. Să-ţi spun ceva: este cam greu de manevrat.”

”Bătrânul” era, bineînţeles, căpitanul lui, care tocmai atunci venea pe punte, purtând o pălărie de mătase şi un palton maroniu şi, plecând uşor capul cu politeţe către noi, coborî pe ţărm. Fără îndoială că nu avea mai mult de treizeci de ani, iar secundul mai vârstic, murmurând către mine ”Ăsta e bătrânul meu”, a continuat să-mi dea exemple despre dificultatea de manevrare a vaporului pe

un ton depreciativ, de parcă ar fi vrut să spună: ”Să nu crezi că mi-e ciudă pe ea din cauza asta.”

Exemplele nu contează. Important e că există vapoare pe care lucrurile merg întradevăr prost. Dar, orice fel de vas ar fi, bune sau rele, norocoase sau ghinioniste, secundul se simte ca acasă în partea frontală a vasului. Aceasta este, prin empatie, partea LUI din vapor, deşi el este, fără îndoială, supraveghetorul întregului vas. Acolo sunt ancorele LUI, troliul LUI, arborele trinchet al lui, locul lui de manevrare când căpitanul a preluat comanda. Si tot acolo locuiesc şi oamenii, mâna de lucru a vaporului, de care el trebuie să aibă grijă să aibă tot timpul de lucru şi pe vreme bună, şi pe vreme rea, pentru bunăstarea vaporului. Secundul, singura fi-gură din personalul de pază care se repede înainte la strigătul ”Toată lumea pe punte!” El este satrapul acelei provincii din regatul autocrat al vasului şi este personal responsabil de orice se întâmplă acolo.

Tot acolo, la apropierea de pământ, ajutat de şeful de echipaj şi de tâmplar, el ”lasă ancorele” cu oamenii din propria strajă, pe care îi cunoaşte mai bine decât pe ceilalţi. Acolo, el supraveghează cum sunt pregătite cablurile, vinciul de ancoră detaşat, compresoarele deschise, iar apoi, după ce a dat ultimele ordine: ”Îndepărtaţi-vă de cablu!”, el aşteaptă atent, pe un vapor tăcut care înaintează alene, cu mare efort, către locul de staţionare care îi fusese ales, până la strigătul ascuţit de la pupa: ”Dă-i drumul!” El se apleacă instinctiv şi vede cum fierul credincios cade cu un plonjon greu sub ochii lui, care scrutează şi reţin cu atenţie dacă a aterizat bine.

În cazul ancorei, ”a ateriza bine” înseamnă să nu se încurce cu lanţul ei. Ancora trebuie să cadă de la prova

fără ca lanţul sau vreuna dintre membre să se răsucească, pentru că altfel ai manevra o ancoră încurcată. În cazul în care cablul nu exercită presiunea corectă asupra inelului, nu poţi avea încredere în nici o ancoră, nici măcar în cel mai solid dintre pământuri. În vremurile dificile, fără îndoială că ea va începe să exercite o presiune de tragere, pentru că instrumentele şi oamenii trebuie trataţi cu corectitudine, ca să dea măsura ”virtuţii” care îi caracterizează. Ancora este un simbol al speranţei, dar o ancoră împiedicată este mai rea decât ce-le mai periculoase dintre falsele iluzii care i-a ispitit vreodată pe oameni sau pe naţiuni cu o senzaţie de siguranţă. Iar senzaţia de siguranţă, până şi cea mai fondată dintre ele, este un sfetnic rău. Este senzaţia care, asemenea sentimentului exagerat de bună-stare, ce prevesteşte venirea nebuniei, precede căderea năpraznică a dezastrului. Un om al mării care munceşte având un sentiment necuvenit de siguranţă nu mai face dintr-o dată nici două parale. Aşa că, dintre toţi secunzii mei, am avut cea mai mare încredere într-un bărbat pe nume B. Purta mustaţă roşie, faţa îi era slabă, tot roşie privirea încurcată. Făcea toate paralele.

Cercetând acum, după mulţi ani, ce a rămas din sentimentul pe care l-am avut în urma contactului dintre personalităţile noastre, descopăr fără mare surprindere un gust neplăcut. În linii mari, cred că a fost unul dintre tovarăşii de punte cei mai dificili pe care i-ar putea avea un tânăr comandant. Dacă îmi este permis să-l critic în absenţă, cred că aş spune că avea un sentiment de nesiguranţă cam acut, care este inestimabil în cazul unui matelot. Avea un aer extrem de supărător, acela că era pregătit în orice moment (chiar şi atunci când stătea la

masă în dreapta mea, în faţa unei farfurii cu carne de vită sărată) de a da piept cu o calamitate iminentă. Trebuie să mă grăbesc să adaug şi că avea cealaltă calificare care făcea din el un matelot de nădejde – cea de absolută încredere în sine. Problema era că aceste calităţi erau prea accentuate în cazul său. Atitudinea lui, tot timpul în gardă, conversaţia smucită şi nervoasă, până şi tăcerile hotărâte, ca să spun aşa, păreau să sugereze – şi, cred eu, chiar sugerau – că, în opinia lui, vasul nu era niciodată în siguranţă în mâinile mele. Astfel, el era cel care avea în pază ancorele unei corăbii de mai puţin de cinci sute de tone, prima mea comandă, care a dispărut acum de pe faţa pământului, dar a cărei existenţă cu siguranţă că se va bucura de o amintire plăcută atâta vreme cât voi trăi. Nici o ancoră nu s-ar fi putut împiedica sub ochiul pătrunzător al domnului B. Era bine să fii si-gur de acest lucru când, într-un vas ancorat în radă deschisă, auzeai din cabină vântul şuierând. Dar, cu toate acestea, existau momente când îl uram pe domnul B., din plin chiar. Din felul în care arunca uneori priviri feroce, îmi imaginez că şi el mi-a plătit înapoi cu vârf şi îndesat, şi nu numai o dată. Numai că se întâmpla să iubim amândoi foarte mult vasul. Şi, printre calităţile inestimabile ale domnului B., defectul lui era că nu se putea convinge de faptul că vasul era în siguranţă în mâinile mele. Pentru început, era cu cinci ani mai în vârstă decât mine, într-un moment al vieţii în care cinci ani chiar contează, eu având douăzeci şi nouă, iar el treizeci şi patru. Apoi, prima dată când am ieşit din port (nu văd de ce aş face un secret din faptul că era Bangkok), una dintre manevrele mele printre insulele din Golful Siam i-a provocat o sperietură de neuitat. De atunci, el a început să nutrească un gând amar faţă de nesăbuinţa mea de neînchipuit. Dar, per ansamblu, şi în cazul în care

strânsoarea mâinii lui la despărţire nu înseamnă absolut nimic, cred că la finalul celor doi ani şi trei luni ne-am plăcut reciproc destul de mult.

Corabia era cea care crea o legătură între noi doi şi, cât priveşte o corabie, deşi ea are atribute feminine şi se bucură de o iubire iraţională, este diferită de o femeie. N-ar fi fost de mirare dacă aş fi fost paralizat de frică la prima mea misiune de comandant, dar trebuie să recunosc că domnul B. avea sentimente mult mai înalte. Fără îndoială că fiecare dintre noi dorea extrem de mult ca obiectul adorat să aibă o înfăţişare plăcută şi, deşi eu eram cel care primeam complimentele la ţărm, B. îşi purta afecţiunea cu mai multă mândrie, asemenea unei slujnice devotate. Iar tipul acesta de devoţiune neabătută şi mândră mergea atât de departe, încât el îndepărta praful de pe traversele smălţuite din lemn de tek ale micuţei ambarcaţiuni, cu o batistă de buzunar din mătase – un dar de la doamna B., cred.

Acesta era rezultatul iubirii sale faţă de corabie. Rezultatul lipsei admirabile a sentimentului de siguranţă a mers odată atât de departe încât el a remarcat faţă de mine: ”Ei bine, domnule, SUNTEŢI un bărbat norocos!”

A rostit aceste cuvinte pe un ton plin de semnificaţii, dar nu chiar jignitor, aşa cum cred că era tactul meu înnăscut, care m-a împiedicat să-l întreb: ”La ce naiba te referi?”

Mai târziu, semnificaţia cuvintelor lui a fost pe deplin ilustrată într-o noapte întunecată, într-un colţ îngust, în timpul unei vijelii calmate la ţărm. Îl chemasem pe punte ca să mă ajute să evaluez situaţia extrem de neplăcută. Nu aveam prea multă vreme să ne adâncim în reflecţii, iar

concluzia lui a fost: ”Arată destul de rău, orice am încerca. Dar, la urma urmelor, domnule, dumneavoastră întotdeauna reuşiţi să ieşiţi într-un fel din greutăţi.”

6

Îmi este destul de greu să disociez ideea de ancoră de cea a secundului de vapor, cel care are grijă ca ea să aterizeze corect şi să se ridice uneori împiedicată. Pentru că nici cea mai mare grijă n-ar putea împiedica un vas, care se leagănă în bătaia vântului şi a refluxului, ca frânghia să se înfăşoare ciudat în jurul axului de cârmă sau a vârfului de ancoră. Apoi, efortul de a ”ridica ancora” şi de a o fixa după aceea este prelungit în mod necuvenit, spre dezgustul secundului. El este cel care supraveghează creşterea cablului – o expresie marinărească neaoşă, care conţine toată forţa, precizia şi expresivitatea limbajului tehnic, care, creat de oameni simpli, dar cu un ochi ager, pentru aspectul real al lucrurilor pe care le văd în meseria lor, atinge expresivitatea meritată captând esenţialul, ceea ce este ambiţia maestrului de cuvinte. Astfel, marinarul nu va spune niciodată: ”Aruncă ancora!”, iar comandantul de navă de la pupa îi va face semn secundului său de teugă cu o frază impresionistă: ”Cum creş-te cablul?” Pentru că ”a creşte” este cuvântul potrivit pentru lunga derivă a unui cablu care apare pieziş sub presiune, întins ca o coardă de arc deasupra apei. Iar vocea paznicului de ancore a vasului va replica: ”Creşte în

continuare, domnule!” sau ” Întins pe arc!” sau orice alt strigăt deferenţial şi concis care s-ar potrivi cazului.

La bordul unui vas comercial care se îndreaptă spre casă, nici un alt ordin nu este dat la fel de zgomotos sau primit cu strigăte mai însetate decât comanda: ”Armează vinciul de ancoră!” Oamenii care aşteaptă se grăbesc să iasă din castelul de la prova, să apuce crampoanele, în zgomotul de tropăit al picioarelor, în clinchetul castanietelor care acompaniază tulburător cântecul tânguitor al ancorei ridicate cu un cor furtunos. Izbucnirea acestei activităţi zgomotoase în sânul echipajului seamănă cu o trezire sonoră a navei însăşi, care până atunci ”zăcuse adormită pe fierul ei”, în cuvintele pitoreşti ale mateloţilor olandezi.

Pentru ochiul unui om al mărilor, el pare, într-adevăr, pentru un vapor cu velele strânse pe vergele pătrate şi reflectate de pe scripetele din vârful catargului pe linia de plutire, pe licărul plăcut al perdelei de apă dintr-un port înconjurat de uscat din toate părţile, cea mai minunată imagine de tihnă somnoroasă. La bordul unui vas comercial din trecut, ridicarea ancorei era o operaţiune zgomotoasă – un sunet înălţător, vesel, ca şi cum, cu emblema speranţei, echipajul vasului se aştepta să ridice din adâncuri, fiecare om speranţele sale personale, pentru ca o mână hotărâtă să ajungă la ele – speranţa căminului, speranţa odihnei, a libertăţii, a desfrâului, a plăcerilor meschine, care să urmeze grelelor chinuri ale zilelor petrecute între cer şi ape. Şi tot acest zgomot, această exultare a momentului în care vaporul pleacă contrastează enorm cu momentele tăcute ale sosirii sale într-un bazin străin – momentele tăcute când, despuiată de vele, el înaintează anevoie spre dana aleasă, cu pânzele atârnând şi fluturând uşor în angrenajul de deasupra capetelor

oamenilor, care stau nemişcaţi pe punte, în timp ce căpitanul priveşte de la marginea pupei trist, concentrat înaintea lui. Treptat, ea se rătăceşte, de-abia mişcându-se, cu cele trei siluete de pe teugă aşteptând cu încordare în jurul capului de pisică ultimul ordin din cele, poate, nouăzeci de zile întregi pe mare: ”Dă-i drumul!”

Acesta este ultimul cuvânt de la finalul călătoriei, cuvântul care pune punct eforturilor şi realizărilor. Într-o viaţă a cărei valoare este povestită în călătorii de la un port la altul, plescăitul ancorei în căderea ei şi detunătura lanţului par a fi apusul unei ere deosebite, de care pare a fi conştientă cu o cutremurare uşoară, dar adâncă, a scheletului său. Dar cu atât moartea prestabilită se apropie de ea mai mult, pentru că nici anii, nici călătoriile nu pot continua la nesfârşit. Pentru ea, este ca bătaia unui ceas, iar în pauza care urmează, pare să ţină seama de trecerea timpului.

Acesta este ultimul ordin important – celelalte sunt simple directive, de rutină. Încă o dată, comandantul se face auzit: ”Daţi-i patruzeci şi cinci de stânjeni până la marginea apei!” şi apoi şi el a încheiat activitatea pentru o vreme.

Zile la rând, el lasă toată munca din port pe seama secundului său, paznicul ancorelor şi al ordinii stabilite a vaporului.

Zile la rând, vocea lui nu se va mai auzi ridicându-se deasupra punţilor, cu accentul acela scurt şi sever, tipic omului care comandă, până când, iarăşi, se urcă din nou pe punte şi, pe un vapor liniştit şi răbdător, el va striga de

la prova, pe un ton de comandă: ”Armează vinciul de ancoră!”

7

Anul trecut, răsfoind un ziar cu principii solide, dar al cărui personal insistă în ”aruncarea” ancorei şi traversarea mărilor ”într-un” vapor (of!), am dat peste un articol despre yachtingul din acel anotimp. Şi ce să vezi? Era un articol bun. Pentru cineva care nu avea prea multe în comun cu navigarea de plăcere (deşi orice fel de navigare este o plăcere), şi cu siguranţă că nu avea nimic în comun cu întrecerile în ape deschise, criticile severe ale autorului la adresa lipsurilor yachturilor erau inteligibile şi nimic mai mult. Şi nu pretind că m-ar fi interesat măcar puţin enumerarea marilor întreceri din anul cu pricina. Cât priveşte vasele li-neare de 52 de picioare, pe care scriitorul le laudă atât de mult, mă emoţionează faptul că acesta le susţine performanţele. Dar cât priveşte formarea unei opinii clare, fraza descriptivă, atât de uşor de înţeles de un yachtman, în mintea mea nu evocă nici o imagine bine conturată.

Scriitorul elogiază clasa aceea de vase de recreere, iar eu sunt gata să-i susţin vorbele, aşa cum ar face orice om care iubeşte toate ambarcaţiunile plutitoare. Sunt dispus să admir şi să respect vasele lineare de 52 de picioare bazându-mă pe cuvintele unui om care regretă într-un

spirit atât de cald şi înţelegător ameninţarea decăderii artei navigării unui yacht.

Fără îndoială, întrecerile cu yachtul sunt activităţi organizate pentru timpul liber, o funcţie a leneviei sociale care contribuie la vanitatea anumitor locuitori înstăriţi ai acestor insule, aproape la fel de mult ca la dragostea lor înnăscută pentru mare. Dar scriitorul articolului respectiv scoate în evidenţă mai departe, cu profunzime şi pe bună dreptate, că pentru un mare număr de oameni (20 000, cred că spune el), este un mijloc de trai, o industrie, în propriile cuvinte. Ei bine, latura morală a unei industrii, fie ea productivă sau neproductivă, aspectul salvator şi ideal al acestui mod de a-ţi câştiga pâinea îl reprezintă dobândirea şi păstrarea celei mai mari dibăcii posibile din partea yachtmanilor. O asemenea în-demânare, cea a tehnicii, înseamnă mai mult decât sinceritate. Este ceva mai complex, cuprinzând sinceritate, graţie şi forţă într-un sentiment curat şi nobil, nu întru totul utilitarist, care ar putea fi numit onoarea de a munci. El este alcătuit dintr-o tradiţie acumulată, menţinută în viaţă de mândria individuală şi pe care opinia profesională a făcut-o mai riguroasă şi, asemenea artelor frumoase, s-a impus şi s-a menţinut datorită elogiilor părtinitoare.

Din această cauză, dobândirea dexterităţii, forţarea îndemânării, cu atenţie la cele mai delicate umbre de excelenţă, este o problemă vitală. Eficienţa care să nu aibă în mod practic nici un defect poate fi dobândită în mod natural prin strădaniile de a-ţi câştiga pâinea zilnică. Dar mai există ceva dincolo de asta – un punct superior, o atingere subtilă şi de neconfundat a iubirii şi mândriei, care este mai presus de umila îndemânare. Este aproape o

inspiraţie care conferă oricărui efort acea finisare care este aproape artă – care ESTE artă.

O persoană foarte scrupuloasă în ceea ce priveşte onoarea a stabilit un înalt standard de conştiinţă publică, deasupra nivelului mort a unei comunităţi cinstite, astfel încât oamenii a căror îndemânare se transformă în artă prin străduinţe neîntrerupte ridică nivelul mort al practicilor corecte în materie de vehicule ale mărilor şi uscatului. Condiţiile care favorizează dezvoltarea acestei supreme şi vii măiestrii atât în muncă, cât şi în activităţile de recreere ar trebui să fie conservate cu cea mai mare atenţie pentru ca industria sau di-vertismentul să nu dispară din cauza unei decăderi insi-dioase şi lăuntrice. Din această cauză, am citit cu profund re-gret în acel articol despre anotimpul de yachting dintr-un anumit an că măiestria de a naviga la bordul yachturilor de întrecere nu mai este în prezent ceea ce era numai acum câţiva, foarte puţini, ani.

Pentru că aceasta era esenţa articolului, care era scris în mod evident de o persoană care nu numai că are cunoştinţe, dar şi ÎNŢELEGE – lucru care se întâlneşte (daţi-mi voie să remarc în trecere) mult mai rar decât aţi crede, pentru că genul de înţelegere la care mă refer este inspirat de iubire, iar iubirea, deşi într-un anume sens am putea admite că este mai puternică decât moartea, nu este în nici un caz atât de universală şi de certă. De fapt, iubirea este rară – iubirea de oameni, de lucruri, de idei, iubirea pentru dibăcia perfecţionată. Iubirea este duşmanul grabei, ea ţine cont de zilele care trec, de oamenii care mor, de arta frumoasă care se maturizează treptat cu trecerea anilor, dar osândită să dispară într-o perioadă scurtă de timp şi să nu crească mai mult de atât. Iubirea şi regretul merg mână-n mână în această lume în

continuă schimbare, mai repede decât trecerea norilor care se reflectă în oglinda mării.

Este nedrept atât faţă de ambarcaţiune, cât şi faţă de oameni să amendezi un yacht în funcţie de nivelul performanţelor sale. Este nedrept faţă de perfecţiunea formelor sa-le şi faţă de dibăcia slujitorilor ei. Pentru că noi, oamenii, suntem de fapt servitorii creaţiilor noastre. Rămânem legaţi de-a pururi de produsele creierelor noastre şi de munca mâinilor noastre. Omul se naşte pentru a-şi face datoria pe pământ, iar eforturile pe care le închină altor scopuri decât cele utile sunt foarte speciale. Legătura pe care o avem cu arta este foarte pretenţioasă. Şi, aşa cum spune cu o căldură minunată şi autorul articolului care a declanşat acest şir de gânduri, navigarea yachturilor este o artă frumoasă.

Ideea pe care el o susţine este că întrecerile, fără a lua în considerare altceva decât tonajul – adică mărimea – au favorizat dezvoltarea artei frumoase a navigaţiei până aproape de perfecţiune. Orice fel de presiune s-ar exercita asupra comandantului de yacht şi a fi penalizat în funcţie de succesul pe care îl are ar putea fi un avantaj pentru sportul în sine, dar are un evident efect de deteriorare asupra artei de a naviga. Arta frumoasă se pierde.

Navigarea şi cursele de yachturi au dezvoltat o clasă de navigatori la prova şi la pupa, bărbaţi care s-au născut şi au crescut pe mare, pescuind iarna şi făcând yachting vara, bărbaţi pentru care manevrarea velaturii specifice nu prezintă nici un mister. Chiar străduinţele lor de a învinge au ridicat navigarea unei ambarcaţiuni de agrement la rangul de artă rafinată în sensul său deosebit. După cum am mai spus, nu ştiu nimic despre curse şi prea puţin despre velatura de la pu-pa şi prova. Dar avantajele unei asemenea velaturi sunt evidente, mai ales în scopuri de recreere, fie în navigare sau în întreceri. Necesită mai puţin efort în manevrare, orientarea planoarelor după vânt se poate face repede şi corect, întinderea nelimitată a ariei de navigare este un avantaj infinit, iar cantitatea cea mai mare de pânză poate fi etalată pe cea mai mică cantitate posibilă de vergi. Lumina şi puterea concentrată sunt marile calităţi ale velaturii la prova şi la pupa.

O flotă de goelete ancorate are propria graţie gin-gaşă. Aranjarea velelor acestora seamănă mai mult decât cu orice cu întinderea aripilor unei păsări. Uşurinţa cu care se desfăşoară aceste acţiuni este o plăcere pentru privire. Ele sunt păsări ale mărilor, al căror înot este asemenea zborului şi care seamănă mai mult cu o funcţiune naturală decât cu manevrarea unor mecanisme inventate de om. Cred că, prin simplitatea şi frumuseţea aspectului său, din orice unghi ai privi, velatura la prora şi la pupa este mai presus de orice reproş. O yolă, goeletă sau şalupă comandată de un om capabil pare să se deplaseze singură, de parcă ar fi înzestrată cu raţiune şi cu darul manevrării facile. Oamenii se bucură cu reală plăcere de un obiect care se manevrează uşor, ca şi cum ar fi o

manifestare de isteţime şi precizie elegantă din partea unei creaturi vii.

Din cele trei varietăţi de velatură la prova şi la pupa, şalupa – greementul de întrecere prin excelenţă – are o înfăţişare extraordinar de impozantă, din cauza faptului că toate pânzele sale compun o singură bucată. Vela mare, de dimensiuni enorme, a unei şalupe, ce depăşeşte încet, sub privirile voastre admirative, un punct de uscat sau capătul unui debarcader, dobândeşte un aer de maiestuozitate mândră şi tăcută. Ancorată, o goeletă arată mai bine – are o înfăţişare de eficienţă sporită şi apare privirii mai bine proporţionată, cu cele două catarge ale sale distribuite peste carcasă cu o falnică înclinare la pupa. Velatura unei yole ajungi să o iubeşti cu timpul. Cred că este cel mai uşor de manevrat dintre toate.

Pentru întreceri – o şalupă, pentru o călătorie de plăcere lungă – o goeletă, pentru navigarea în apele de baştină – o yolă. Şi manevrarea fiecăreia dintre acestea este, într-adevăr, o înaltă artă. Nu necesită numai cunoaşterea principiilor generale ale navigaţiei, ci şi familiarizarea deosebită cu fizionomia ambarcaţiunii. Toate vasele sunt manevrate în a-celaşi fel din punct de vedere teoretic, aşa cum îi puteţi trata pe toţi oamenii de la bord în funcţie de principii largi şi severe. Dar, dacă vă doriţi acel succes în viaţă care se naşte din afecţiunea şi încrederea semenilor voştri, atunci nu veţi trata în acelaşi fel doi oameni, oricât de asemănătoare ar părea firile lor. Poate că există o regulă de comportament, dar nu există nici o regulă pentru prietenia între oameni. Interacţiunea umană este o artă la fel de rafinată ca manevrarea navelor. Atât oamenii, cât şi vapoarele există într-un mediu instabil, sunt supuşi influenţelor subtile şi puternice şi doresc mai

mult să li se înţeleagă meritele decât să li se descopere greşelile.

Ca să stabiliţi un parteneriat de succes cu ambarcaţiunea voastră, nu trebuie să ştiţi ceea ce ea NU POATE să facă, ci mai degrabă ar trebui să ştiţi exact ce ar putea face pentru voi când o rugaţi, printr-o atingere plină de înţelegere, să dea ce are mai bun. La prima vedere, deosebirea nu pare mare în nici unul dintre stilurile de rezolvare a dificilei probleme a limitelor. Dar există o mare deosebire. Ea constă în spiritul în care această problemă este abordată. La urma urmei, arta de a naviga o ambarcaţiune este poate mai rafinată decât arta de a interacţiona cu oamenii.

şi, la fel ca toate artele rafinate, trebuie să se bazeze pe o mare şi solidă sinceritate, care, asemenea unei legi a naturii, menţine o infinitate de fenomene diferite. Străduinţa voastră trebuie să fie sinceră. Vă adresaţi diferit unui miner şi unui profesor universitar. Dar este aceasta duplicitate? Eu nu cred. Adevărul constă în autenticitatea sentimentului, în recunoaşterea veritabilă a celor doi oameni, atât de asemănători şi atât de diferiţi, ca partenerii tăi în riscurile vieţii. Evident că un impostor, gândindu-se numai să câştige mica lui cursă, ar avea o şansă de a profita prin viclenie. Oamenii, mineri sau profesori universitari, pot fi uşor înşelaţi. Ei chiar se pricep extraordinar de bine să se lase decepţionaţi, un fel de înclinaţie curioasă şi inexplicabilă de a se lăsa duşi de nas cu ochii deschişi. Dar o ambarcaţiune este o creaţie pe care noi am adus-o pe lume, cu scopul de a ne menţine la înălţime, dacă pot să spun aşa. Cât priveşte manevrarea ei, o ambarcaţiune nu va tolera un aspirant umil, aşa cum face de exemplu publicul cu domnul X, omul de stat

popular, domnul Y, omul de ştiinţă popular, sau domnul Z, ce să spunem? De la profesorul cu înalte principii morale la negustorul ambulant popular, care şi-au câştigat amândoi mica lor cursă. Dar mi-ar plăcea (deşi de obicei nu pun pariuri), să pun rămăşag o mare sumă de bani că vreunul dintre căpitanii de primă mână care participă la cursele de yachting a fost vreodată un impostor. Ar fi fost prea greu. Dificultatea decurge din faptul că nu au de-a face cu mulţimi de ambarcaţiuni, ci cu o ambarcaţiune în mod individual. Aşa ar trebui să tratăm şi noi oamenii. Dar în fiecare dintre noi există o rămăşiţă a spiritului de turmă, a temperamentului gregar. Oricât de violent ne-am lupta unul împotriva celuilalt, rămânem totuşi fraţi pe cea mai joasă latură a intelectului nostru şi în instabilitatea sentimentelor noastre. În cazul ambarcaţiunilor nu este la fel. Oricât de mult ar însemna pentru noi, ele nu se preţuiesc şi reciproc. Creaţiile acelea sensibile nu au urechi pentru linguşirile noastre. Este nevoie de ceva mai mult decât de cuvinte ca să le ademenim să facă ce vrem noi, ca să ne acopere cu glorie. Noroc că se întâmplă aşa, altfel ar fi existat mai multe reputaţii proaste pentru maeştrii navigatori de primă mână. Vă repet că ambarcaţiunile nu au urechi, deşi cred că, într-adevăr, am cunoscut vapoare care păreau cu adevărat să audă, căci altfel nu înţeleg ce temei a avut odată un vas de 1000 de tone să refuze să răspundă la comenzile cârmei, salvându-se astfel de la coliziunea îngro-zitoare cu alte două vapoare, dar salvând şi reputaţia unui om cumsecade. Am cunoscut-o îndeaproape vreme de doi ani şi nu ştiu ca ea să mai fi făcut aşa ceva, nici până atunci şi nici de atunci înainte. Pe omul pe care îl slujise atât de bine (bănuind, poate, profunzimea afecţiunii pe care i-o purta) îl cunoşteam de multă vreme şi, ca să fiu drept faţă de el, ar

trebui să spun că această experienţă care l-a făcut să-şi piardă încrederea în sine (deşi a fost un adevărat noroc) n-a făcut decât să-i sporească încrederea în ea. Într-adevăr, vapoarele noastre nu au urechi şi, din această cauză, nu pot fi înşelate. Aş vrea să ilustrez ideea mea de fidelitate dintre om şi vapor, dintre maestru şi arta lui, printr-o afirmaţie care, deşi ar putea părea şocant de sofisticată, ea este de fapt foarte simplă. Aş vrea să spun că un căpitan de yacht de cursă care nu se gândeşte decât la gloria de a câştiga cursa nu ar dobândi niciodată o largă reputaţie. Adevăraţii maeştri în arta lor – vorbesc cu încredere despre acest lucru, datorită experinţei mele în ambarcaţiuni – nu s-au gândit decât să facă tot ce pot cu vasul pe care îl aveau în comandă. Singurul mod prin care un om al mării ar putea să onoreze cum se cuvine încrederea de care beneficiază este de a uita de sine, de a-şi pune toate sentimentele personale în serviciul acestei arte frumoase.

Astfel se desfăşoară serviciul artelor fumoase şi al vapoarelor care navighează pe mări. Şi, din această cauză, cred că pot să pun degetul pe deosebirea dintre marinarii de ieri, care mai sunt încă printre noi, şi cei de mâine, care deja au intrat în posesia moştenirii lor. Istoria se repetă, dar chemarea specială a unei arte care a dispărut nu se mai poate reproduce niciodată. Ea dispare de pe lume la fel de sigur precum cântecul unei păsări sălbatice extincte. Nimic nu va mai trezi acelaşi răspuns de emoţie plăcută sau străduinţă conştientă. Navigarea oricărui vehicul plutitor este o artă a cărei minunată formă pare să cedeze deja din calea noastră, retrăgându-se în Valea Umbrită a Uitării. Cutreierând lumea cu un vapor cu aburi (deşi nu i-ar minimiza nimeni responsabilităţile) nu are aceeaşi

calitate a comuniunii cu natura, care, la urma urmei, este o condiţie indispensabilă în dezvoltarea unei arte. Este ceva mai puţin personal, iar chemarea este mai pretenţioasă, mai puţin înflăcărată, dar şi mai puţin satisfăcătoare prin lipsa unei comuniuni dintre artist şi mediul artei sale. Pe scurt, nu mai este tocmai o problemă de iubire. Efectele sale se măsoară exact în timp şi spaţiu aşa cum nu pot fi măsurate alte efecte artistice. Este o ocupaţie pe care am putea crede că un om care nu este o victimă dispe-rată a răului de mare ar urma-o satisfăcut, fără entuziasm, cu sârguinţă şi fără afecţiune. Punctualitatea este cuvântul de ordine. Incertitudinea care însoţeşte îndeaproape orice efort artistic absentează de la acţiunile adaptate. Nu are momente măreţe de încredere în sine sau momente nu mai puţin măreţe de îndoială şi autoanaliză. Este o industrie care, ca şi alte industrii, are romantismul său, onoarea şi recompensele sale, anxietăţile sale amare sau ceasurile de relaxare. Dar asemenea călătorii pe mare nu au calităţile artistice ale unei bătălii duse cu o singură mână cu cineva care îţi este superior, nu este practica laborioasă şi captivantă a unei arte al cărei rezultat final rămâne incert. Nu este o reuşită individuală şi temperamentală, ci pur şi simplu utilizarea dibace a unei forţe capturate, un alt simplu pas înainte pe drumul cuceririlor universale.

9

Fiecare călătorie a unei nave din trecut, ale cărei vergi erau legate strâns chiar în momentul în care comandantul, cu buzunarele pline de scrisori, traversase pe partea aceea, era ca o cursă, o cursă împotriva timpului, împotriva unui standard de ideal de succes, care să depăşească aşteptările oamenilor comuni. Ca orice formă veritabilă de artă, comportamentul general al unui vapor şi felul în care el este manevrat în cazuri speciale se bazau pe o tehnică despre care oameni care au găsit în munca lor nu numai o modalitate de a-şi câştiga pâinea, ci şi o supapă pentru ciudăţeniile caracterului lor ar putea vorbi cu încântare şi plăcere. Unica şi singura lor vocaţie era de a obţine efectele cele mai bune şi rezultate veritabile de la dispoziţiile infinit variate ale cerului şi mării, nu din punct de vedere plastic, ci în spiritul chemăriii lor. Iar ei recunoşteau aceasta cu multă sinceritate şi se inspirau cât de mult puteau din această realitate, ca orice alt bărbat care a pus vreodată o pensulă pe pânză. Diversitatea de temperamente era imensă printre maeştrii artelor frumoase.

Câţiva dintre ei erau ca un fel de academicieni regali. Nu te speriau niciodată printr-o doză de originalitate, printr-o proaspătă îndrăzneală a autenticităţii. Ei erau prudenţi, foarte prudenţi. Se purtau solemn, având siguranţa reputaţiei lor consacrate şi vide. Aveau nişte nume îngrozitoare, dar îmi amintesc de unul dintre ei, care le-ar fi putut fi preşedinte, liderul lor politic de pe vehiculul maritim. Faţa lui frumoasă, asprită de vreme, prezenţa lui impunătoare, pieptul cămăşii, manşetele late şi butonii de aur, aerul lui de falsă distincţie îi impresiona pe spectatori (docheri, pontatori, vameşi), în timp ce el străbătea pasarela vaporului său, oprit în Cheiul Cir-cular din

Sydney, îndreptându-se spre ţărm. Avea o voce adâncă, energică şi autoritară – vocea unui adevărat prinţ printre marinari. Făcea totul cu un aer care îţi trezea atenţia şi îţi ridica speranţele, dar, dintr-un motiv sau altul, rezultatul se rezuma întotdeauna la termeni stereotipi, nesugestivi, goliţi de orice lecţie pe care cineva ar fi putut s-o asimileze. El îşi menţinea vaporul într-o ordine desăvârşită, care s-ar fi putut potrivi destul de bine cu viaţa marinărească dacă ea n-ar fi avut o notă de preţiozitate. Secunzii lui afişau un aer de superioritate faţă de noi, ceilalţi, dar plictiseala din sufletele lor se trăda în felul în care se supuneau în mod jalnic toanelor comandantului lor. Mediocritatea solemnă şi respectabilă a a-celui artist nu a afectat însă şi spiritele de nestăpânit ale învăţăceilor lui. Erau patru asemenea tineri: unul dintre ei era fiu de doctor, altul de colonel, al treilea, de bijutier. Numele celui de-al patrulea era Twentyman şi asta e tot ce-mi amintesc despre descendenţa lui. Dar nici unul dintre ei nu părea să aibă vreo scânteie de recunoştinţă în structura lor sufletească. Deşi comandantul lor era un om cumsecade în felul lui şi care-şi făcuse un scop din a-i prezenta oamenilor celor mai de vază din oraş pentru ca ei să nu cadă în anturajul nefericit al băieţilor de pe alte nave, regret să spun că ei se strâmbau pe la spatele lui şi imitau mândria cu care îşi purta capul fără să se ascundă măcar.

Acest maestru al artelor frumoase era un personaj şi nimic mai mult. Dar, după cum am mai spus, exista o diversitate infinită de temperamente printre maeştrii de arte frumoase pe care i-am cunoscut. Unii erau foarte buni impresionişti. Te impresionau, transmiţându-ţi frica de Dumnezeu şi de Imensitate, cu alte cuvinte frica de a te îneca în fiecare conjunctură de grandoare

înspăimântătoare. S-ar putea crede că nu contează foarte mult locul exact al morţii tale prin sufocare în apă. Nu sunt foarte sigur de asta. Poate că sunt nepermis de sensibil, dar mărturisesc că ideea de a fi aruncat dintr-o dată într-un ocean furios în plină noapte şi furtună mi-a dat întotdeauna o senzaţie de neplăcere ezitantă. Deşi un ignorant ar spune că moartea prin înecare într-un iaz este o soartă umilitoare, acesta este totuşi un sfârşit luminos şi liniştit în comparaţie cu alte finaluri ale carierei pământeşti ale unor oameni care m-au făcut să mă cutermur mintal în intervalele dintre, sau chiar în timpul, unor eforturi violente.

Dar să trecem peste aceste lucruri. Câţiva dintre maeştrii a căror influenţă asupra mea continuă şi în ziua de astăzi au combinat ferocitatea opiniilor cu o certitudine a execuţiei pe bazele evaluării corecte a mijloacelor şi scopurilor, calitatea cea mai de preţ a unui om de acţiune. Iar un artist este un om de acţiune, fie că el creează o personalitate, inventează un tertip sau găseşte soluţia într-o situaţie complicată.

Am cunoscut şi maeştri a căror artă consta în evitarea oricărei situaţii imaginabile. Inutil să mai spun că ei nu au realizat niciodată lucruri măreţe în meşteşugul lor, dar nu trebuie să-i dispreţuim pentru asta. Ei erau modeşti, îşi înţelegeau limitele. Propriii maeştri nu încredinţaseră spre păstrare focul sacru mâinilor lor reci şi pricepute. Îmi amintesc în mod special de unul dintre aceştia, care acum se odihneşte, după ce a părăsit marea pe care temperamentul lui trebuie să o fi transformat în ceva mai mult decât scena unei îndeletniciri paşnice. O singură dată a făcut o încercare îndrăzneaţă, într-o dimineaţă devreme, pe o briză constantă, în timp ce in-tram într-o radă

aglomerată. Dar în această tentativă, care ar fi putut trece drept artă el nu a fost sincer. Nu se gândea decât al sine, tânjea după gloria ieftină a unei demonstraţii ostentative.

În timp ce înconjuram un promontoriu întunecat şi împădurit, scăldat în aer proaspăt şi lumina soarelui, am zărit o mulţime de nave ancorate la o jumătate de milă în faţa noastră, iar el m-a chemat de la locul meu pe capul castelului şi, întorcând tot timpul binoclul în mâinile maronii, m-a întrebat: ”Vezi vaporul acela mare şi greu, cu velele inferioare albe? O să ocup un loc între el şi ţărm. Să ai grijă acum ca oamenii să îndeplinească prompt primul ordin.”

I-am răspuns: ”Ei, ei, domnule!” şi eram perfect convins că va fi o demonstraţie minunată. Ne-am strecurat minunat printre nave. Trebuie să fi lăsat multe guri căscate şi să ne fi urmărit mulţi ochi de la bordul navelor acelea – olandeze, engleze, câteva americane şi una sau două germane – care îşi ridicaseră toate steagurile la ora opt, de parcă ar fi făcut-o în onoarea sosirii noastre. Ar fi fost o demonstraţie minunată dacă ar fi mers bine, dar nu s-a întâmplat aşa. Datorită unei doze de carierism, artistul acela modest, dar foarte merituos, s-a dezis de temperamentul său. El nu dorea arta de dragul artei, ci de dragul propriei persoane. Pentru acest păcat, cel mai mare dintre toate, a plătit printr-un groaznic eşec. Ar fi putut şi chiar mai rău, dar, după cum s-a întâmplat, nu am ajuns cu vasul la ţărm, dar nici nu am provocat o gaură mare în vaporul voluminos care avea velele inferioare vopsite în alb. Dar e de mirare că nu am tras după noi cablurile ambelor noastre ancore, pentru că, aşa cum vă puteţi imagina, nu am îndeplinit corect ordinul ”Dă-i drumul!” care mi s-a strigat pe o voce vibrantă, destul de greu de

recunoscut, desprinsă de pe buzele lui tremurătoare. Le-am dat drumul la amândouă cu o rapiditate care mă uimeşte până şi în ziua de astăzi. Nici o ancoră de navă comercială obişnuită nu a fost lăsată cu o iuţeală miraculoasă ca aceea. Şi au rezistat amândouă. Le-aş fi putut săruta palmele dure, de fier, de recunoştinţă dacă nu ar fi fost adâncite în noroi vâscos sub zece stânjeni de apă. În cele din urmă, ne-au oprit cu bastonul de bompres al unui bric olandez care împungea în rada noastră – nimic mai rău decât asta. Greşeala este greşeală, oricum ai lua-o.

Dar nu şi în artă. Mai târziu, maestrul mi-a spus cu un mormăit timid: ”Nu ştiu ce s-a întâmplat, dar n-a vrut să vină în vânt la timp. Ce s-a întâmplat cu ea?” Eu nu i-am răspuns.

Cu toate acestea, era limpede care era răspunsul. Nava descoperise slăbiciunea de moment a bărbatului ei. Dintre toate creaturile de pe pământ şi de pe mare, ambarcaţiunile sunt singurele care nu pot fi păcălite cu prefăcătorii searbede, care refuză să accepte lipsa de măiestrie a stăpânilor lor.

10

Văzut de pe scripetele din vârful catargului al unui vapor de înălţime medie, orizontul descrie un cerc de multe mile, în care poţi vedea o altă navă chiar până la linia ei de

plutire şi chiar aceşti ochi care urmăresc această scriere au numărat la vremea lor mai mult de o sută de vele liniştite, de parcă ar fi fost în interiorul unui inel fermecat, nu foarte departe de Azore – nave mai mult sau mai puţin înalte. Nu cred să fi fost mai mult de două care se îndreptau în aceeaşi direcţie, de parcă fiecare s-ar fi gândit să evadeze din cercul fermecat prin alt punct al busolei. Dar acalmia deţine o vrajă puternică. Şi în ziua următoare, ele se aflau încă împrăştiate în raza vizuală a celorlalte, îndreptându-se în direcţii diferite. Dar când, în cele din urmă, briza care a început să bată a adus undele întunecate care păreau albastru aprins pe fondul unei mări palide, ele au plecat toate în aceeaşi direcţie. Aceasta era flota care se îndrepta spre casă, dinspre marginile îndepărtate ale pământului, iar o goeletă pentru fructe, Falmaouth, cea mai mică dintre toate, deschidea drumul pentru întregul grup. Aţi putea să v-o imaginaţi foarte frumoasă, dacă nu chiar deosebit de înaltă, lăsând în urma ei o mireasmă de lămâie şi portocală.

În ziua următoare, de pe vârful nostru de catarg, se vedeau foarte puţine nave – poate şapte, cel mult, şi alte câ-teva pete îndepărtate, atât de departe încât de-abia se zăreau, dincolo de inelul magic al orizontului. Vraja vântului fără nori are forţa subtilă de a împrăştia un grup de corăbii cu aripi albe, arătând toate la fel, fiecare rostogolind sub aripa ei o cantitate suficientă de spumă. Acalmia este cea care aduce aceste vapoare împreună în mod misterios, iar vântul vostru este cel care le separă. Cu cât ambarcaţiunea este mai înaltă, cu atât ea poate fi zărită mai departe, iar înălţimea ei albă, vulnerabilă în suflarea vântului, este prima care îi atestă dimensiunile mari. Catargele înalte, care ridică în văzduh pânzele albe,

întinse ca un laţ care urmăreşte să prindă forţa invizibilă a aerului, apar treptat din apă, pânză după pânză, vergă după vergă, ce devin tot mai mari, până când, sub structura falnică a maşinăriei sale, zăreşti pata mică, insignifiantă a carcasei.

Catargele înalte sunt stâlpii care susţin planurile echilibrate ce, nemişcate şi amuţite, primesc de la vânt forţa de motivare a vaporului, de parcă ar fi un cadou pe care Paradisul i-l acordă omului pentru cutezanţa lui. Iar vergele înalte, dezgolite şi lipste de gloria lor albă, fac o plecăciune în faţa furiei cerului înnorat.

Când cedează în faţa unui gren, cu tristă şi vulnerabilă supunere, chiar şi un om al mării înţelege că cel mai bine este ca înălţimile lor să fie aduse acasă. Cel care şi-a privit vaporul îndepărtându-se prea mult devine conştient de înălţimea ridicolă a catargelor unei nave. Pare imposibil ca aceşti scripeţi poleiţi din vârful catargelor, pentru care trebuia să-ţi laşi capul pe spate ca să-i poţi vedea şi care acum cad în planul inferior al imaginii, să nu lovească chiar marginea orizontului.

O asemenea experienţă îţi lasă o impresie mai bună despre semeţia catargelor decât ar fi putut s-o facă orice efort de a escalada înălţimile. Şi, cu toate acestea, pe vremea mea, vergele regale ale unei nave care făcea un profit mediu erau o modalitate bună de a te urca deasupra punţilor.

Fără îndoială că un om activ se putea urca destul de mult pe scările de fier din camera maşinilor, dar îmi aduc aminte că erau şi momente când, chiar şi pentru membrele mele sprintene şi pentru mândria pe care o

aveam pentru agilitatea mea, maşinăria vaporului cu vele părea să ajungă chiar până la stele.

Pentru că însăşi maşinăria, cea care îşi face datoria într-o tăcere absolută şi cu o eleganţă nemişcată, pare să ascundă o putere capricioasă şi nu întotdeauna de stăpânit, fără să ia nimic din rezervele naturale ale pământului. Dar nu datorită preciziei de ceasornic a oţelului care era pus în miş-care de aburul alb, trăia datorită focului roşu şi se hrănea cu cărbunele negru.

Celălalt pare să-şi tragă puterile din însuşi sufletul lumii, din aliatul lui minunat, pe care îl menţinea în obedienţă prin legăturile cele mai fragile, ca pe o fantomă înfricoşătoare, înrobită cu ajutorului unei capcane dintr-un material mai fin decât mătasea filată.

Pentru că ce înseamnă o paletă întreagă de frânghii puternice, catargele cele mai înalte şi pânza cea mai rezistentă pe lângă suflarea puternică a infinitului, decât tulpini de scaieţi, pânze de păianjen şi borangic?

11

Într-adevăr, este chiar mai puţin decât nimic şi am văzut, pe când marele suflet al lumii se întorcea pe partea cealaltă cu un oftat greu, cum o velă de trinchet absolut nouă, extrem de rezistentă, a dispărut ca şi cum ar fi fost un obiect diafan, mult mai uşor decât boran-gicul. Acela

era momentul pentru ca arborii înalţi de catarg să facă faţă furtunii puternice. Maşinăria trebuie să-şi facă datoria chiar dacă sufletul lumii înnebunise.

Vaporul cu aburi modern merge înainte pe o mare nemişcată şi umbrită, cu un tremur pulsatil al scheletului său, cu un zăngănit ocazional în carcasă, de parcă ar avea o inimă de fier în corpul de fier, cu un ritm înăbuşit în înaintarea ei şi cu bătaia regulată a elicei, care se aude până departe în noapte, cu un sunet solemn şi greoi, asemănător marşului unui viitor inevitabil. În vremurile de furtună, maşinăria tăcută a unui velier ar putea prinde nu numai puterea, dar şi vocea sălbatică şi triumfătoare a sufletului pământului. Fie că gonea cu catargele înalte legănându-se sau o înfrunta cu catargele înalte aplecate, cântecul acela sălbatic, gutural precum o incantaţie se auzea constant, pentru că un bas, faţă de fluierul strident al vântului, cânta pe înălţimile apelor, cu zgomotul ocazional de rostogolire a unui val. Uneori, efectele ciudate ale acestei orchestre invizibile deveneau atât de enervante încât ţi-ai fi dorit să fii surd.

şi această amintire a dorinţei pe care am avut-o pe câteva oceane, unde sufletul lumii are destul loc să se întoarcă pe partea cealaltă cu un oftat greu, mă face să afirm că, pentru a avea grijă cum trebuie de catargele unei nave, ar fi la fel de bine pentru marinar să nu aibă nici o problemă cu urechile. Matelotul trebuia să trăiască într-o astfel de comuniune cu una dintre navele din trecut, încât simţurile lui parcă erau şi ale ei şi după presiunea ce se exercita asupra corpului lui putea să judece cât de solicitate erau catargele.

La momentul când am devenit conştient de faptul că auzul joacă un rol esenţial în captarea forţei vântului aveam destulă experienţă pe mare. Era noapte. Vasul era unul dintre acele clippere de fier care transportă lână, care plutiseră în grupuri mari pe Clyde, care pleca de acolo spre lumea largă în cea de-a şaptea decadă a secolului trecut. Era o perioadă prosperă pentru construcţia de nave şi, aş putea adăuga, o perioadă în care se produceau mai multe catarge decât era necesar. Vergele instalate pe carcasa îngustă erau într-adevăr înalte atunci, iar vaporul la care mă gândesc, cu extremele cu lucarne din sticlă colorată, pe care era scris motoul ”Să înflorească Glasgow!”, era fără îndoială unul dintre specimenele cu cele mai multe vergi. Fusese construit pentru drumuri grele şi fără îndoială că a avut parte de toate drumurile pe care le-ar fi suportat. Căpitanul nostru era faimos pentru călătoriile rapide pe care obişnuise să le facă cu vechiul Tweed, un vapor renumit în toată lumea pentru viteza lui. Tweed fusese un vas de lemn, iar el a adus cu sine tradiţia călătoriilor rapide şi în clipperul de fier. Eu eram cel mai tânăr de pe vasul acela, al treilea ofiţer, care stătea de pază cu secundul. Şi tocmai într-una din nopţile în care stăteam de pază, pe o briză puternică şi reîmprospătătoare, când am auzit doi oameni dintr-un ungher acoperit al punţii, care îşi transmiteau aceste remarci informative. Unul dintre ei spuse:

— Cred că ar fi vremea ca unele dintre velele mai uşoare să fie coborâte.

Iar celălalt, un bătrân, rosti ţâfnos:

— Nici o grijă! Nu câtă vreme secundul e pe punte. E aşa de surd că nu-şi dă seama cât de tare bate vântul.

Şi, într-adevăr, bietul P., care era destul de tânăr şi un marinar priceput, auzea foarte greu. În acelaşi timp, îşi câştigase renumele de a fi foarte al dracului cu cei care făceau pe nebunii pe vela unui vapor. Se pricepea extraordinar de bine să-şi ascundă surditatea şi, în ceea ce priveşte navigarea periculoasă, deşi era un om neînfricat, nu cred că a vrut vreodată să rişte nebuneşte. N-am să uit niciodată uimirea lui naivă când a fost mustrat pentru ceea ce părea o acţiune foarte îndrăzneaţă. Fără îndoială că singura persoană care ar fi putut să-l dojenească obţinând şi un efect concret era căpitanul nostru, el însuşi un om cu experienţă în acţiuni foarte îndrăzneţe. Şi, cu adevărat, pentru mine, care ştiam în slujba cui mă aflam, acelea erau scene impresionante. Căpitanul S. avea un nume nemaipomenit, care exprima calităţile marinăreşti, genul de nume care atrăgea admiraţia mea tinerească. Chiar şi în ziua de astăzi îmi amintesc de el, pentru că, într-adevăr, el a fost într-un fel cel care mi-a desăvârşit instruirea. De multe ori, era un proces furtunos, dar să trecem peste asta. Sunt sigur să avea intenţii bune şi că nu i-aş fi purtat vreodată ranchiună, nici măcar pe atunci, pentru talentul lui extraordinar de a aduce critici incisive. Şi să-l aud tocmai pe EL agitându-se pentru că erau prea multe pânze deschise pe vapor semăna cu una dintre acele experienţe incredibile, pe care le trăieşti doar în vis.

În general, se întâmpla astfel: noaptea, nori care se perindau pe deasupra capetelor noastre în viteză, vâjâitul vântului, cu rândunicile instalate şi cu nava gonind înainte prin întuneric, o perdea imensă de spumă albă care ajungea până la nivelul drugului de la bordul de sub vânt. Domnul P., care se ocupa de punte, agăţat de greementul arborelui pupa care se afla în direcţia vântului, într-o stare

de seninătate absolută, eu, al treilea ofiţer, agăţat de asemenea undeva, de pupa înclinată, aflată în direcţia vântului, fiind gata să sar la orice indiciu al unui ordin de vreun fel, dar altfel într-o stare mentală de docilitate desăvârşită. Dintr-o dată, tovarăşul de drum apăru ca o siluetă înaltă, întunecată, cu capul gol şi o barbă scurtă albă, tăiată perpendicular, foarte vizibilă pe întuneric – era căpitanul S, care fusese deranjat în timpul lecturilor sale din cabină de salturile şi oscilaţiile vaporului. Rezemându-se de panta abruptă a punţii, se întoarse o dată sau de două ori, ţinu busola strâns în mână o vreme, apoi se întoarse din nou de câteva ori şi izbucni dintr-o dată:

— Ce vrei să faci cu vaporul acesta?

Iar domnul P., care nu prea reuşea să prindă din zbor ce i se striga pe vreme vântoasă, îi răspundea interogativ:

— Da, domnule?

Apoi, în furia crescândă a mării, mai era şi o mică furtună personală a vasului, în care aţi fi putut auzi folosindu-se un limbaj puternic, rostit pe un ton pasional şi proteste de disculpare, rostite cu orice inflexiune posibilă de nevinovăţie jignită.

— Pe legea mea, domnule P.! Am mai ridicat eu pânzele la vremea mea, dar...

Restul vorbelor se pierdeau din cauza unei rafale de vânt. Apoi, într-un moment de acalmie, protestul de nevino-văţie al domnului P se făcea din nou auzit:

— Pare să suporte destul de bine.

Şi apoi, o altă izbucnire a unei voci indignate:

— Orice prost poate să ridice velele pe un vapor.

Şi continuam astfel, vaporul gonind înainte pe drumul lui, încă şi mai înclinat decât înainte, aruncând apă încă şi mai zgomotos, prin perdeaua de spumă albă, aproape orbitoare, de sub vânt, care şuiera încă şi mai zgomotos. Pentru cele mai multe dintre acestea, căpitanul S. părea incapabil să le dea oamenilor săi un ordin hotărât de a strânge velele, astfel încât cearta incredibil de vagă continua până când îşi dădeau seama amândoi, în timpul unei rafale deosebit de periculoase, că era timpul să facă ceva. Nimic nu se compară cu înclinarea înfricoşătoare a vergelor înalte, încărcate cu pânze, care să-i facă pe un surd şi un furios să-şi vină în fire.

12

Aşa că velele erau strânse aproximativ la timp, chiar şi pe vaporul acela, astfel încât vergele sale înalte nu cădeau niciodată în apă în timpul serviciului meu. Oricum, în tot timpul cât eu am fost cu ei, căpitanul S. Şi domnul P. nu s-au înţeles niciodată prea bine. Dacă P. se purta ”ca un adevărat drac” pentru că era prea surd ca să-şi dea seama cât de tare bătea vântul, căpitanului S. (care, aşa cum am mai spus, părea incapabil din punct de vedere constituţional să-i dea unuia dintre ofiţerii săi ordinul de a strânge velele) nu-i plăcea urgenţa pe care i-o impunea

comportamentul disperat al domnului P. Căpitanul S. obişnuia mai degrabă să-şi certe ofiţerii pentru că nu făceau destul, după cum spunea el însuşi ”pentru că nu luau fiecare măsură de prevedere pe timp de vânt puternic”. Dar mai exista şi un motiv psihologic care îl făcea extrem de dificil pentru toţi ceilalţi la bordul clipperului de fier. Tocmai părăsise minunatul Tweed, un vapor despre care am auzit că părea destul de greu, dar care avea o viteză fenomenală. La mijlocul anilor şaizeci, întrecuse cu o zi şi jumătate vaporul poştal cu aburi care mergea de la Hong Kong la Singapore. Poate că amplasarea catargelor era deosebit de fericită – cine ştie? Ofiţerii de pe navele de război veneau adesea la bord ca să ia dimensiunile exacte ale planului catargelor. Poate că fusese o întâmplare genială sau o modelare fericită a liniilor de la prora şi la pupa. Imposibil de spus. Tweed a fost construit undeva în Indiile de Vest, din lemn de tek, cu excepţia punţii. Avea o cârmă foarte bună, prora înaltă şi o pupa neîndemânatică. Oamenii care-l văzuseră mi l-au descris spunând că ”nu e mare lucru de privit”. Dar, în marea foamete indiană a anilor şaptezeci, vaporul acela, deja destul de vechi atunci, a făcut câteva mi-nunate călătorii rapide, străbătând Golful Bengal cu încărcături de orez de la Rangoon la Madras.

A luat cu sine secretul vitezei sale şi, deşi era destul de urât, imaginea lui cu siguranţă că a avut locul său plin de glorie în oglinda vechilor mări.

Oricum, esenţialul este că domnul S, care obişnuia să spună adesea ”N-a mai făcut nici o călătorie onorabilă după ce am părăsit-o eu”, părea să creadă că secretul vitezei era faimosul comandant. Fără îndoială să secretul superiorităţii se datorează bărbatului care are în grijă

vaporul, dar căpitanul S. spera în zadar să încerce să facă noul lui clipper de fier să egaleze faptele măreţe care făcuseră din vechiul Tweed un subiect de laudă pentru marinarii vorbitori de limbă engleză. Această încercare avea ceva patetic, asemenea străduinţelor unui bătrân artist de a egala capodopera tinereţii sale, pentru că faimoasele călătorii ale lui Tweed erau capodoperele căpitanului S. Avea ceva patetic şi poate şi puţin periculos. Oricum, mă bucur că, între dorurile mistuitoare ale căpitanului S. pentru vechile succese şi surditatea domnului P., am văzut câteva eforturi memorabile pentru continuarea călătoriilor. Chiar şi eu însumi am muncit pe vergele înalte ale capodoperei acelui constructor de vapoare din Clyde, aşa cum nu mai muncisem niciodată pe un vapor până atunci sau de atunci.

Secundul s-a îmbolnăvit în timpul călătoriei, iar eu am fost promovat în funcţia de ofiţer de pază şi eram singurul responsabil de punte. Aşa că imensul mecanism cu pârghii al vergelor înalte ale vasului a devenit o problemă foarte apropiată inimii mele. Bănuiesc că a fi învestit cu încrederea unui asemenea comandant ca S. era un fel de compliment pentru un tânăr, mai ales că nu eram supravegheat. Cu toate acestea, din câte îmi amintesc eu, nici tonul, nici maniera, nici măcar afluenţa de remarci pe care căpitanul S. mi le adresa nu au sugerat vreodată, chiar şi prin cea mai forţată interpretare, o opinie favorabilă despre abilităţile mele. Şi trebuie să recunosc că era un comandant foarte incomod, dacă trebuia să primeşti ordine de la el în mijlocul nopţii. Dacă stăteam de veghe de la opt până la miezul nopţii, el părăsea puntea în jur de ora nouă, spunând: ”Să nu strângi nici o pânză!” Apoi, în clipa în care dispărea pe scara de tambuchi,

adăuga scurt: ”Să nu mişti nici o pânză!” Sunt fericit să spun că nu am făcut niciodată altfel decât mi-a spus. Cu toate acestea, într-o noapte, o schimbare bruscă a vântului m-a prins pe nepregătite.

Era, firește, şi mult zgomot – vânzoleala încoace şi-n-colo, strigătele marinarilor, răsucirile pânzelor – suficient cât să trezească morţii. Dar S. nu venea niciodată pe punte. Când am fost înlocuit de secund, o oră mai târ-ziu, a trimis după mine. M-am dus în cabina lui, unde era lungit pe divan, înfăşurat într-un pled şi cu o pernă sub cap.

— Ce s-a întâmplat cu tine adineauri, acolo sus? a întrebat el.

— Vântul a bătut spre pătrarul adăpostit, domnule, am spus eu.

— Nu ţi-ai dat seama din vreme de schimbarea de direcţie?

— Ba da, domnule, m-am gândit că n-o să mai dureze mult.

— Atunci de ce nu ţi-ai strigat imediat ordinele? a întrebat el pe un ton care ar fi trebuit să-mi facă sângele să îngheţe în vine.

Dar aceasta era ocazia mea şi nu am lăsat-o să-mi scape.

— Ei bine, domnule, am spus eu pe un ton apologetic, mergea bine cu unsprezece noduri şi am crezut că o să mai meargă aşa încă vreo jumătate de oră sau mai mult.

Mi-a trimis priviri întunecate, odihnindu-se nemişcat o vreme pe perna albă.

— Ah, da, încă o jumătate de oră. Aşa se dezarborează un vapor.

Şi asta e toată muştruluiala pe care am primit-o. Am aşteptat o vreme, apoi am ieşit, închizând uşa cabinei cu grijă în urma mea.

Ei bine, am iubit marea, am trăit pe mare şi am părăsit-o fără să văd vreodată sistemul înalt al unei nave de bare, păienjeniş şi borangic căzând peste bord. Noroc pur, fără îndoială. Dar, în ceea ce-l priveşte pe bietul P., sunt sigur că nu ar fi scăpat nepedepsit, ca mine, dacă n-ar fi fost zeul furtunilor, care l-a chemat devreme de pe acest pământ, care este trei pătrimi ocean şi, în consecinţă, un adăpost potrivit pentru marinari. Câţiva ani mai târziu, am întâlnit într-un port indian un om care servise pe navele aceleiaşi companii. În timpul discuţiei noastre, am pomenit mai multe nume, nume ale colegilor noştri, care aveau aceleaşi funcţii şi, cum era şi firesc, am întrebat de P. – primise vreo funcţie de comandă până acum? Iar bărbatul celălalt a răspuns destul de nepăsător:

— Nu, dar este asigurat oricum. O mare puternică l-a luat de la pupa în drumul dinspre Noua Zeelandă şi Horn.

Astfel, P. a trecut pe lumea cealaltă, dintre vergele înalte ale vaporului, pe care el le pusese la maximă încercare în timpul multor farmece făcute de vremea nestăpânită. El îmi arătase ce însemna să mişti velele, dar nu era un om de la care puteai învăţa ce este discreţia. Nu putea face nimic ca să-şi vindece surditatea. Nu-mi pot aminti decât

temperamentul lui vesel, admiraţia pe care o avea pentru glumele cu Păcală, micile lui ciudăţenii – ca, de exemplu, pasiunea stranie de a împrumuta oglinzi. Fiecare dintre cabinele noastre avea propria oglindă înşurubată pe peretele despărţitor şi n-am putut înţelege niciodată ce făcea cu mai multe. Ne cerea pe un ton confidenţial să i le împrumutăm. De ce? Mister. Am făcut mai multe presupuneri. Nimeni nu va şti vreodată. În orice caz, era o excentricitate inofensivă şi fie ca zeul furtunilor, care l-a luat atât de brusc pe drumul între Noua Zeelandă şi Horn, să-l odihnească-n pace în Paradisul marinarilor adevăraţi, unde un vapor nu se dezarborează niciodată, oricât de mult i-ai mişca velele!

13

Era o vreme când secundul unui vas, cu bloc-notesul în mână şi creionul după ureche, privea cu un ochi în sus, spre gabierii lui, şi cu celălalt în jos, spre tambuchi, urmărindu-i pe docheri cum transportau încărcătura vaporului, ştiind că, chiar înainte să pornească, el făcea tot ce putea ca să-i asigure o călătorie uşoară şi rapidă.

Trecerea timpului, organizarea încărcărilor şi descărcărilor de pe platforme, folosirea maşinăriilor de elevare care funcţionează repede şi nu vor să aştepte, strigătul pentru expedieri rapide, însăşi dimensiunea vaporului stau astăzi între marinarul modern şi cunoaşterea aprofundată a artei sale.

Există vapoare profitabile şi neprofitabile. Cele profitabile poartă o încărcătură consistentă, sfidând orice pericol climateric, iar atunci când sunt în repaos, stau în port şi se schimbă de la un loc de staţionare la altul fără balast. Ca obiect al muncii, un vapor atinge perfecţiunea atunci când se spune despre el că poate să NAVIGHEZE fără balast. Eu însumi nu am întâlnit asemenea modele de perfecţiune, dar am văzut făcându-se publi-citate unor modele de perfecţiune ca acestea printre vapoarele care erau scoase la vânzare. Am privit întotdeauna cu neîncredere un asemenea exces de virtute şi blândeţe din partea unui vapor. Orice om este liber să afirme că vaporul lui poate naviga fără balast, şi chiar va spune acest lucru, etalând toate semnalmentele unei convingeri profunde, mai ales dacă el însuşi nu va naviga cu vaporul acela. Riscul de a-i face publicitate ca fiind capabil să navigheze fără balast nu este foarte mare, din moment ce această afirmaţie nu implică şi garanţia ca nava să ajungă în vreun loc anume. Mai mult de-atât, este adevărat că cele mai multe vapoare vor na-viga fără balast o vreme scurtă.

Armatorii iubesc un vapor profitabil, marinarul este mândru de el, rar există în mintea acestuia vreo îndoială legată de frumuseţea lui. Dar, dacă el se poate lăuda cu calităţile cele mai folositoare ale acestuia, atunci are o satisfacţie în plus pentru iubirea de sine.

Încărcarea vapoarelor era odată o problemă de îndemânare, judecată şi ştiinţă. S-au scris cărţi groase despre asta. ”Stevens despre arimaj[1]” este un volum solid cu renumele şi greutatea (în lumea lui) lui Coke despre

[1] Arimaj – repartizarea şi fixarea încărcăturii la bordul unei nave sau aeronave astfel încât să se obţină şi să se menţină echilibrul acesteia. (n.red.).

Littleton. Stevens este un scriitor talentat şi, ca în cazul oamenilor de talent, harul său împodobeşte justeţea sclipitoare a argumentelor. El oferă învăţămintele oficiale pe subiectul acesta întreg, este precis în privinţa regulilor, evocă evenimente ilustrative, citează cazuri legale ale căror verdicte priveau anumite aspecte din arimaj. El nu este niciodată pedant şi, în ciuda strânsei sale aderenţe la principii largi, este gata să confirme faptul că două vapoare nu pot fi tratate exact la fel.

Transportarea încărcăturii, care era o muncă calificată, devine acum rapid o muncă fără calificări. Vaporul cu aburi modern, cu nenumăratele sale cale, nu este încărcat în sensul marinăresc al cuvântului. El este umplut. Încărcătura nu este arimuită în nici un fel, ci este pur şi simplu aruncată în cală prin intermediul a trei tambuchi, mai mult sau mai puţin, prin douăsprezece vinci sau cam aşa ceva, cu zdrăngăte, în grabă, în zarvă şi năduşeală, într-un nor de abur şi o dezordine de praf de cărbune. Atâta vreme cât ţineţi elicea sub apă şi aveţi grijă, să zicem, să nu aruncaţi butoaie cu ulei peste baloturi de mătase sau să depuneţi o traversă de pod de fier de aproximativ cinci tone peste un rând de saci cu cafea, aţi făcut cam tot ce trebuie ca să vă faceţi datoria cu corectitudine, tot ceea ce presiunea unei expedieri prompte v-ar putea permite.

Când am cunoscut-o în zilele desăvârşirii sale, corabia era o creatură practică. Când spun zilele desăvârşirii sale, mă refer la perfecţiunea construcţiei, a mecanismului, calităţi importante în marinărie, şi a cutiei de manevrare, nu la performanţa vitezei. Calitatea aceasta s-a născut o dată cu schimbarea materialului de construcţie. Nici unul dintre vasele de fier ale trecutului nu a atins vitezele miraculoase pe care dibăcia marinărească a bărbaţilor faimoşi în vremea lor a obţinut-o de la predecesoarele lor din lemn învelite în cupru. Nu s-a precupeţit nici un efort pentru ca vaporul de fier să fie perfect, dar inteligenţa umană nu a reuşit să creeze o compoziţie eficientă a învelişului, care să-i menţină baza curată, cu impecabilitatea plăcută a învelişului de metal galben. După un răstimp de câteva săptămâni pe mare, un vapor de fier începe să rămână în urmă, de parcă ar fi obosit prea repede. Dar el se împotmoleşte la bază. Nu trebuie prea mult ca să afecteze viteza unei nave de fier care nu este condusă de o elice nemiloasă. Adesea, este chiar imposibil de ghicit ce lucru de nimic poate să-i perturbeze mersul. Performanţele de viteză ale vechilor nave cu pânze comandate de mateloţi pricepuţi sunt înconjurate de un anumit mister. În acele vremuri, viteza depindea de dibăcia marinarului. Din cauza aceasta, în afară de legi, reguli şi norme care vizau menţinerea optimă a încărcăturii, el făcea cu grijă depozitările – sau ceea ce se numeşte echilibrarea tehnică a încărcăturii vasului. Unele vase na-vigau repede pe o chilă echilibrată, pentru altele era necesar să se echilibreze longitudinal la pupa cu un picior şi am mai auzit de o navă care atingea viteza maximă în condiţii de vânt atunci când era încărcată în aşa fel încât să plutească câţiva inci deasupra prorei.

Îmi amintesc de un peisaj de iarnă din Amsterdam – un prim-plan neted de pământ viran, cu grămezi de lemne ici-colo, care semănau cu colibele din tabăra unui trib de o sărăcie lucie, cursul lung al lui Handelskade, debarcadere reci, cu aspect pietros, pământul presărat cu zăpadă şi apa dură, îngheţată a canalului, în care vapoarele erau înţepenite, unul în spatele celuilalt, cu frânghiile de acostare pline de chiciură atârnând destinse, cu punţile lor liniştite şi părăsite pentru că, după cum m-a informat docherul-şef (o persoană blândă, palidă, cu câteva fire blonde de păr pe bărbie şi cu nasul înroşit), încărcăturile lor erau îngheţate în zonele muntoase ale ţării pe şalupe şi brigantine. De la distanţă, dincolo de pă-mântul viran, şi paralel cu rândul de vapoare, un rând de case brune, în tonuri calde, păreau să facă o plecăciune la poalele acoperişurilor încărcate cu zăpadă. De departe, la capătul străzii Ţarul Petru, se împrăştia în aerul îngheţat clinchetul clopoţeilor de la tramvaiele trase de cai, care apăreau şi dispăreau în deschizăturile dintre clădiri, ca nişte mici caleşti de jucărie, trase de cai de jucărie şi cu care se jucau oameni care nu păreau mai mari decât nişte copii.

Eu îmi muşcam pumnii de nerăbdare, după cum spune francezul, din cauza încărcăturii care îngheţase în zona muntoasă a ţării, cu furie faţă de canalul îngheţat, de aspectul iernos şi părăsit al tuturor vapoarelor de acolo, care păreau să decadă într-o cruntă depresie, cauzată de dorul după apele deschise. Eu eram secund şi eram singur acolo. De cum mă alăturasem acelui vapor, primisem instrucţiuni din partea proprietarilor de a expedia toţi ucenicii, dându-le zile libere, pentru că pe asemenea vreme nu aveau nimic de făcut, decât să încropească un foc în soba cabinei. Dar asta a făcut-o un administrator

ursuz de vas olandez, cu capul acoperit cu smocuri de păr, incredibil de murdar şi care, ciudat, nu avea nici un dinte, care de-abia spunea trei cuvinte englezeşti, dar care trebuie să fi ştiut limba destul de bine, din moment ce reuşea în mod invariabil să intrepreteze în sens contrar tot ce i se spunea.

În ciuda sobiţei de fier, cerneala îngheţa pe masa rabatabilă din cabină şi am descoperit că era mai convenabil să merg pe ţărm, împiedicându-mă peste pustietatea arctică şi tremurând în tramvaie acoperite cu gheaţă, ca să scriu scrisoarea pe care o trimiteam în fiecare seară armatorilor mei, într-o cafenea frumoasă din centrul oraşului. Era un local imens, elegant şi plin de ornamente, tapiţat cu pluş roşu, cu multe lumini electrice şi încălzit atât de bine încât până şi mesele de marmură erau călduţe la atingere. Chelnerul care mi-a adus o ceaşcă cu cafea avea, în comparaţie cu singurătatea mea desăvârşită, înfăţişarea dragă a unui prieten apropiat. Acolo, singur într-o mulţime zgomotoasă, scriam încet o scrisoare cu destinaţia Glasgow, al cărei subiect principal era că nu aveam încărcătură şi se părea că nici nu exista vreo şansă ca ea să apară până la sfârşitul primăverii. Şi în tot răstimpul în care şedeam acolo, imperativul întoarcerii la vapor apăsa greu pe dispoziţia mea, deja pe jumătate îngheţată – tremuratul în tramvaie acoperite de gheaţă, mersul împiedicat pe terenul necultivat acoperit cu zăpadă, privelişte şirului de vapoare îngheţate, care se iveau vag precum cadavrele vapoarelor negre într-o lume albă, atât de li-nişte, de lipsite de viaţă şi suflet păreau a fi.

Mă duceam în coasta cadavrului meu personal cu precauţie şi simţeam că era la fel de rece ca însăşi gheaţa

şi la fel de alunecos sub picioarele mele. Cabina rece îmi înghiţea corpul aşa cum un ungher friguros de mormânt ar înghiţi fiorii corpului şi excitarea mentală. Era o iarnă crudă. Până şi aerul părea la fel de dur şi tăios ca oţelul, dar era nevoie de mult mai mult de atât pentru ca focul meu sacru pentru exercitarea meşteşugului să se stingă. Nici un tânăr de douăzeci şi patru de ani care fusese numit secund pentru prima dată în viaţa lui nu ar fi lăsat iarna aceea olandeză tenace să-i pătrundă în inimă. Cred că în zilele acelea nu am uitat niciodată înălţarea mea spirituală timp de cinci minute consecutive. Îmi ima-ginez că asta m-a încălzit, chiar şi în somn, mult mai bine decât stratul gros de pături, pe care, nu am nici o îndoială, a trosnit gheaţa când le-am aruncat de pe mine. Iar dimineaţa mă sculam fără nici un motiv, numai că eram singurul superior. Noul comandant nu fusese numit deocamdată.

Aproape în fiecare dimineaţă sosea o scrisoare de la armatorii mei, care îmi dădeau directive să merg la navlositori şi să cer încărcătura vasului, să-i ameninţ cu pedepsele şi penalităţile cele mai grele, să cer ca sortimentul acesta de marfă variată, care se înţepenise într-un peisaj de gheaţă şi mori de vânt undeva în regiunea muntoasă a ţării să fie pus imediat pe şine şi trimis către vapor în cantităţi regulate în fiecare zi. Beam câteva cafele fierbinţi, ca un explorator arctic care pleacă într-o călătorie cu sania spre Polul Nord, apoi mergeam pe ţărm şi mă legănam tremurând într-un tramvai care mă ducea în centrul oraşului, lăsând în urmă case cu faţada curată, mii de inele de alamă de pe o mie de uşi vopsite care luceau din spatele şirurilor de copaci din speciile de caldarâm, desfrunziţi, sfrijiţi, care păreau morţi pentru totdeauna.

Etapa aceea a expediţiei era destul de uşoară, deşi caii scânteiau dureros din cauza ţurţurilor de gheaţă, iar feţele conductorilor de tramvai aveau un amestec respingător de stacojiu şi purpură. Dar, în ceea ce priveşte spaima, bruscarea sau măcar a obţine un răspuns de la domnul Hudig prin linguşeli, aceasta era o altă poveste. Era un olandez corpolent, oacheş, cu mustăţi negre şi priviri îndrăzneţe. Mai întâi de toate, mă îmbrâncea într-un scaun înainte de a avea timp să deschid gura, îmi dădea prietenos un trabuc mare şi, într-o engleză excelentă, începea să vorbeacsă la nesfâşit de severitatea nemaipomenită a vremii. Era imposibil să ameninţi un om care, deşi cunoştea limba la perfecţie, părea incapabil să înţeleagă orice frază rostită pe un ton de mustrare sau nemulţumire. Să mă cert cu el ar fi fost de-a dreptul stupid. Era o vreme prea aspră pentru aşa ceva. Biroul lui era aşa de călduros, focul aşa de luminos, iar coastele lui se cutremurau atât de tare de râs, încât mi-era întotdeauna foarte greu să mă hotărăsc să întind mâna după pălărie.

În cele din urmă, încărcătura a venit. La început a ve-nit picurând, pe calea ferată, în cufere, până a început moina. Apoi mai repede, într-o sumedenie de şlepuri, o dată cu iureşul de ape nestăvilite. Până la urmă, blândul docher-şef a avut mâinile foarte ocupate, iar secundul era foarte îngrijorat în sinea lui pentru distribuirea corectă a greutăţii primei încărcături a unui vapor pe care nu-l mai văzuse până atunci.

Vapoarele doresc într-adevăr să le faci pe plac. Vor să le faci pe plac atunci când le manevrezi şi, dacă vrei să le manevrezi bine, trebuie să le mulţumeşti atunci când distribui încărcătura pe care le ceri să o care în momentele

bune sau proaste ale unei călătorii. Vaporul este o creatură sensibilă, şi trebuie să-i îngrijeşti idiosincraziile dacă vrei ca el să răzbească prin urcuşurile şi coborâşurile existenţei sale şi să câştige încredere atât pentru el, cât şi pentru tine.

15

Aşa părea să gândească noul căpitan, care a venit în ziua următoare după ce noi terminaserăm de încărcat, chiar în ajunul plecării în călătorie. Prima dată, l-am zărit pe chei, îmi era complet străin, cu siguranţă nu era olandez. Purta o pălărie melon neagră şi un palton scurt din stofă maro gălbuie, ridicol de nepotrivită cu peisajul iernos al terenului viran, tivit de faţadele maronii ale caselor, ale căror acoperişuri picurau de zăpada care se topea.

Străinul acesta se plimba în sus şi-n jos, absorbit de evidenta contemplare a înclinării longitudinale a vasului său. Dar, când l-am văzut ghemuindu-se pe călcăie, chiar în mocirla de pe marginea cheiului, ca să se uite la curentul de apă de sub contorul ei, mi-am spus ”Acesta este căpitanul.” şi imediat am zărit în depărtare că i se aducea bagajul – un adevărat cufăr de marinar, cărat cu ajutorul zbirilor cu frânghii, între doi bărbaţi, cu câteva geamantane de piele şi un sul de hărţi acoperite cu pânză şi îngrămădite pe capac. Agilitatea bruscă, spontană cu care el a sărit la bord, direct de pe traversă, a fost primul indiciu al adevăratului său caracter. Fără vreo altă acţiune

preliminară decât un semn prietenesc din cap, mi s-a adresat:

— Ai echilibrat-o destul de bine longitudinal. Acum, ce-mi spui de greutăţi?

I-am spus că reuşisem să-i păstrez greutăţile destul de bine, după cum credeam eu, o treime din totalul de greutate fiind în partea superioară, ”deasupra traversei de punte”, cum e expresia tehnică. El a fluierat: ”Ptiu!”, scrutându-mă din cap până-n picioare. Pe faţa lui rumenă se vedea un soi de jignire surâzătoare.

— Ei bine, pun rămăşag că o să petrecem de minune în călătoria asta, a spus el.

Ştia bine. A ieşit la iveală că servise ca secund pe acest vapor în timpul celor două călătorii anterioare, iar eu îi cunoşteam deja scrisul din vechile jurnale de bord, pe care le studiasem în cabina mea cu firească curiozitate, uitându-mă pe însemnările despre norocul noii mele nave, despre comportamentul ei, depre vremurile bune prin care trecuse şi problemele din care scăpase.

Avea dreptate în profeţia lui. În timpul călătoriei noastre de la Amsterdam la Samarang, cu o încărcătură generală, din care – vai! – numai o treime din greutate era depozitată ”deasupra traversei de punte”, am petrecut de minune. Am petrecut, dar nu ne-am distrat. Nu am avut nici măcar o clipă de răgaz, pentru că nici un marinar nu poate să-şi odihneas-că mintea sau corpul când vasul lui trece prin greutăţi din cauza lui.

Fără îndoială că o călătorie de aproximativ nouăzeci de zile pe un vapor lipsit de stabilitate este o experienţă care îţi pune nervii la încercare. Dar, în cazul acesta, problema cu vasul nostru era următoarea: sistemul meu de încărcare îl făcuse mult prea stabil.

Nici înainte şi nici după aceea nu am simţit un vapor care să se legene atât de abrupt, de violent, de greu. O dată ce începea, simţeai că nu o să se mai oprească niciodată, iar senzaţia aceasta neputincioasă, care caracteriza mişcarea vapoarelor al căror centru de gravitaţie este adus prea jos în timpul încărcării, îi obosea pe cei de la bord chiar şi stând în picioare. Îmi amintesc că am auzit într-o zi cum unul dintre hamali spunea: ”Pe legea mea, Jack! Mă simt de parcă nici nu-mi mai pasă ce se întâmplă cu mine şi aş lăsa pescadorul ăsta ticălos să-mi zboare creierii dacă vrea.” Căpitanul spunea adesea: ”Ah, da. Cred că o treime din greutate deasupra traversei de punte ar fi destul pentru majoritatea vapoarelor. Dar apoi, înţelegi, nu există două vapoare la fel pe mare, iar acesta e o mârţoagă pe care e deosebit de greu să o încarci.”

Spre sud, alergând înaintea furtunilor de altitudini înalte, viaţa era o povară pentru noi. Erau zile când nu stătea nimic nici măcar pe mesele rabatabile, când nu era nici o poziţie în care puteai sta fix, încât să nu simţi o presiune constantă asupra muşchilor corpului. Se legăna şi se tot legăna cu smucituri care te mişcau din loc şi cu rotiri rapide şi ameţitoare la fiecare oscilaţie. E de mirare că oamenii trimişi la înălţimi nu au fost azvârliţi de pe verge, că vergele nu au fost aruncate de pe catarge, iar catargele de pe punte. În fotoliul său, căpitanul, care se ţinea cu îndârjire în capul mesei, cu supiera alunecând într-o parte

a cabinei sale şi cu ospătarul tolănit în cealaltă parte, comenta privindu-mă:

— Asta e treimea ta de deasupra traversei de punte. Singurul lucru care mă surprinde este că barele au rămas fixe în tot acest timp.

Până la urmă, câteva dintre vergele mici au căzut – nimic important: ghiuri şi altele de felul acesta – pentru că uneori dinamismul înfricoşător al oscilaţiilor sale despica un tachelaj cvadruplu a unei parâme Manilla noi de trei inci, de parcă ar fi fost mai puţin rezistentă decât firul aţei.

Faptul că secundul care făcuse o greşeală – poate una pe jumătate scuzabilă – în distribuirea încărcăturii vasului a suportat pedeapsa a fost justiţie poetică. O bucată din una dintre vergele mici care au cedat a lovit spatele secundului şi l-a aruncat pe burtă la o distanţă considerabilă de pe puntea principală. De aici au decurs mai multe consecinţe neplăcute de ordin fizic – ”simptome ciudate”, după cum spunea căpitanul, cel care le trata. Perioade inexplicabile de neputinţă, accese bruşte de durere misterioasă şi pacientul a fost pe deplin de acord cu mormăielile de regret ale căpita-nului său, foarte atent, care-şi dorea de-a dreptul să fi fost vorba de un picior rupt. Chiar şi doctorul olandez care a preluat cazul în Samarang nu a putut oferi o explicaţie ştiinţifică. Nu a spus decât:

— Ah, prietene, eşti încă tânăr. Ar putea fi ceva grav, care să te afecteze toată viaţa. Trebuie să părăseşti vasul, nu trebuie să vorbeşti timp de trei luni, să nu vorbeşti.

Bineînţeles, el vroia să spună că secundul trebuia să stea liniştit, să zac la pat de fapt. Avea o atitudine destul de

impresionantă, chiar dacă engleza lui era copilăros de necizelată, în comparaţie cu fluenţa domnului Hudig, figura de la celălalt capăt al călătoriei, şi destul de memorabil în felul său. Într-un salon mare, aerisit, al unui spital din extremul est, întins pe spate, am avut destul timp să-mi amintesc de frigul îngrozitor şi de zăpada din Amsterdam, în timp ce priveam frunzele palmierilor legănându-se şi fremătând la înălţimea ferestrei. Îmi amintesc sentimentul de exaltare şi frigul care îngheţa sufletul în timpul călătoriilor pe care le făceam în oraş cu tramvaiul pentru a face presiune, aşa cum se spune în limbajul diplomatic, asupra bunului domn Hudig, cu focul lui cald, fotoliul lui, trabucul mare şi ispita nelipsită a vocii blânde:

— Cred că până la urmă or să te numească pe tine căpitan înainte de plecarea vaporului.

Poate că era datorită bunătăţii sale desăvârşite, blândeţii serioase şi nesurâzătoare a unui bărbat gras, oacheş, cu mustăţi negru-cărbune şi ochi ficşi. Dar se poate să fi fost şi puţin diplomat. Obişnuiam să-i resping cu modestie sugestiile ispititoare, asigurându-l că era puţin probabil să se întâmple astfel, din moment ce nu aveam destulă experienţă.

— Ştii foarte bine cum să procedezi în problemele de afaceri, spunea el, cu un soi de supărare afectată care îi înnora chipul rotund şi seren.

Mă întreb dacă a râs vreodată în sinea lui după ce plecam din birou. Cred că nu a făcut-o niciodată, pentru că am înţeles că diplomaţii, chiar dacă sunt în exerciţiul funcţiunii

sau nu, au o atitudine de seriozitate exemplară faţă de ei înşişi şi de şiretlicurile lor.

Dar aproape că mă convinsese că eu eram persoana potrivită căreia să i se încredinţeze comanda din toate punctele de vedere. Au urmat trei luni de griji ale minţii, oscilaţii violente, remuşcări şi dureri fizice care să-mi bage în cap lecţia experienţei insuficiente.

Da, nava ta vrea să-ţi foloseşti cunoştinţele ca să-i faci pe plac. Trebuie să tratezi misterele naturii sale feminine cu respect plin de înţelegere, iar ea o să fie alături de tine în lupta nesfârşită cu forţele care, dacă te înfrâng, nu este o ruşine. Relaţia dintre un bărbat şi nava lui este foarte serioasă. Ea are drepturile ei, de parcă ar putea să respire şi să vorbească şi, într-adevăr, există nave care, pentru bărbatul potrivit, fac orice, numai că nu vorbesc, după cum spune proverbul.

O navă nu este o sclavă. Trebuie să-i înlesneşti înaintarea pe o cale maritimă, nu trebuie să uiţi nicicând că îi datorezi cea mai mare parte a gândurilor tale, a dibăciei tale, a egoismului tău. Dacă îţi aduci aminte de această obligaţie, în mod firesc şi fără efort, de parcă ar fi un sentiment instinctiv al vieţii tale interioare, ea o să navigheze, o să staţioneze, o să alerge pentru tine atâta vreme cât este capabilă sau, ca o pasăre de mare care se odihneşte pe valurile furioase, o să răzbească prin furtuna cea mai violentă care te-a făcut vreodată să te îndoieşti că o să mai trăieşti cât să vezi un alt răsărit de soare.

16

Adesea îmi îndrept privirile cu înflăcărare melancolică spre spaţiul rezervat în ziar sub titlul general de ”ştiri navale”. Acolo întâlnesc numele unor vapoare pe care le-am cunoscut. În fiecare an, câteva dintre numele acestea dispar, numele unor prieteni vechi.

Diferitele rubrici de ştiri de acest tip sunt aranjate într-o ordine care variază foarte puţin în înşiruirea titlurilor concise, pe care ea o dictează. Prima poziţie aparţine rubricii ”Cuvântări” – raporturi despre vapoare întâlnite şi semnalate pe mare, numele, portul, de unde, încotro, de câte zile pe mare, terminându-se adesea cu cuvintele: ”Totul bine”. Apoi urmează ”Naufragii şi accidente” – care conţine un şir lung de paragrafe, în afară de perioada când vremea a fost frumoasă, liniştită şi prietenoasă pentru toate vapoarele din toată lumea.

În anumite zile apare şi titlul ”Întârzieri” – o ameninţare de rău augur, de pierderi şi tristeţe, care tremură încă în cumpăna destinului. Pentru un marinar, însăşi gruparea literelor care formează acest cuvânt are ceva si-nistru, cuvânt cu un înţeles limpede, dar care arareori ameninţă în mod inutil.

Numai câteva zile în plus – înfricoşător de puţine pentru inimile celor care se hotărâseră curajoase să spere în ciuda speranţei – trei săptămâni, poate o lună mai târziu, numele vapoarelor care stăteau sub năpasta titlului ”Întârzieri” vor apărea din nou la rubrica ”ştiri Navale”, dar fiind decla-rate în mod final ca ”Dispărute”.

”Vaporul, sau barca sau bricul cutare şi cutare, legat în portul cutărică, cu anumite încărcături, care a plecat la data respectivă, despre care s-a vorbit pe mare ultima oară la data cutare şi despre care nu s-a mai auzit de atunci a fost declarat astăzi dispărut.” Aceasta este forma oraţiilor funebre, în elocinţa lor strict oficială, despre vapoare care, poate obosite de o luptă îndelungată sau într-un moment de neatenţie care vine până şi la cei mai pregătiţi, s-au lăsat copleşite de o lovitură bruscă a duşmanului.

Cine ar putea spune? Poate că oamenii pe care îi transportau i-au pretins prea multe, au întins trainica loialitate dincolo de punctul-limită, care pare inscripţionat şi bătut în ansamblul acesta de coaste de fier şi straturi placate, de lemn, şi oţel, şi pânză şi cabluri, care se folosesc la fabricarea unui vapor – o creaţie completă înzestrată cu caracter, individualitate, defecte şi calităţi, de oameni ale căror mâini o lansează la apă, şi alţi oameni vor învăţa să ştie, cu apropierea care depăşeşte apropierea omului de om, să iubească cu o iubire aproape la fel de mare ca aceea a bărbatului pentru femeie, şi adesea la fel de oarbă în ignorarea sa infatuată a defectelor.

Există vapoare cu un renume prost, dar n-am întâlnit încă unul al cărui echipaj temporar să nu-l apere cu înverşunare de orice critică. Unul dintre vapoare, de care îmi aduc aminte acum, avea reputaţia că omoară câte o persoană în timpul fiecărei călătorii. Fără îndoială nu era o calomnie şi to-tuşi, îmi amintesc bine, cândva demult, la sfârşitul anilor şaptezeci, echipajul vasului acela era, fără îndoială, mai degrabă mândru de prostul său renume, de parcă ar fi fost un grup venal de bandiţi, care se făleau cu asocierea

lor cu o creatură atroce. Noi, care aparţineam de alte vapoare acostate de-a lungul Cheiului Circular din Sydney, scuturam din cap spre el, cu puternicul sentiment al virtuţii imaculate a propriilor vapoare mult-iubite.

Nu o să-i rostesc numele. Acum, el ”este dispărut’”, după o carieră sinistră, dar, din punctul de vedere al armatorilor, folositoare, care se întindea de-a lungul mai multor ani, şi, ar mai trebui să spun, de-a lungul tuturor oceanelor de pe glob. Pentru că omorâse câte un om în timpul fiecărui voiaj şi poate pentru că devenise mai mizantrop din cauza infirmităţilor care, pentru un vapor, vin o dată cu anii, se hotărâse să-şi omoare întreg echipajul dintr-o dată, înainte să părăsească scena măreţelor sale fapte. Acesta a fost un sfârşit potrivit pentru o viaţă de utilitate şi crime – într-o ultimă izbucnire a unei pasiuni malefice, care şi-a primit satisfacţia su-premă într-o noapte sălbatică, poate în zarva aplauzelor vântului şi valurilor.

Cum a făcut-o? Cuvântul ”dispărut” are o groaznică profunzime de îndoială şi speculaţie. Oare s-a retras repede de sub picioarele oamenilor lui sau a rezistat până la final, lăsând marea să-l zdrobească în bucăţi, să-l scoată din ţâţâni, să-l smulgă din scheletul lui, să-l încarce cu o cantitate tot mai mare de apă sărată şi, dezarborat, de nemanevrat, legănându-se violent, fără bărci, cu puntea distrusă, oare îşi obosise oamenii până aproape de moarte cu efortul nesfârşit de la pompe, înainte să se scufunde cu ei ca o piatră?

Oricum, un asemenea caz ar fi rar. Îmi imaginez că s-ar fi putut încropi oricând un soi de plută şi, chiar dacă nu ar fi salvat pe nimeni, ar fi putut pluti şi ar fi fost găsită, dând un indiciu despre numele dispărut. Atunci, vaporul acela

nu ar fi dispărut, în adevăratul sens al cuvântului. El ar fi ”dispărut cu tot echipajul”, iar formularea aceasta diferită presupune o distincţie subtilă – mai puţină groază şi mai puţin întuneric înfricoşător.

17

Fascinaţia profană a groazei sălăşluieşte în gândul ultimelor momente ale unui vapor raportat ca ”dispărut” în rândurile ”Gazetei Navale”. Nici o bucăţică din el nu iese vreodată la iveală – nici o gratie, nici un colac de salvare, nici o bucată din vreo barcă sau dintr-o vâslă marcată – ca să ne ofere un indiciu despre data sau locul sfârşitului său brusc. ”Gazeta Navală” nici măcar nu-l cataloghează drept ”dispărut cu tot echipajul”. Rămâne doar ”dispărut”. A dispărut în mod enigmatic, într-un mister al destinului la fel de mare precum lumea, în care imaginaţia ta despre un frate marinar sau un prieten servitor şi iubitor de vapoare, poate să fie de nestăvilit.

Totuşi, uneori se primeşte câte un indiciu despre cum ar putea fi ultima scenă din viaţa unui vapor şi a echipajului său, care, în lupta împotriva unei forţe puternice căreia îi rezistă, este asemănător unei drame – diforme, haotice şi misterioase, precum destinul.

Era o după-amiază gri, la potolirea unei furtuni de trei zile, care părăsise Oceanul Sudic împiedicându-se greu de vasul nostru, sub un cer de care atârnau zdrenţe de nori

care păreau tăiate şi ciopârţite de lama tăioasă a furtunii de sud-vest.

Vaporul nostru, o ambarcaţiune tip Clyde de 1.000 de tone, avea oscilaţii atât de ample încât părţile superioare se smulgeau. Indiferent de stricăciuni, ele erau destul de importante încât să mă ispitească pe mine să mă urc eu însumi pe catarge, cu câteva ajutoare şi tâmplarul, să mă asigur că reparaţiile temporare erau făcute cum trebuie.

Uneori, trebuia să lăsăm orice şi să ne agăţăm cu amândouă mâinile de vergele care se legănau, ţinându-ne respiraţia de teama unei oscilaţii groaznic de puternice. Şi, legănându-se de parcă ar fi vrut să se răstoarne cu noi cu tot, ambarcaţiunea, cu punţile pline de apă, cu mecanismele zbu-rând în golfuri, fugea cu vreo zece noduri pe oră. Fusesem aruncaţi în extrema sudică – mult mai departe decât am fi vrut noi să mergem. Şi, deodată, acolo sus, pe sapanele de la verga trincii, în toiul muncii noastre, mi-am simţit umărul prins cu o asemenea forţă de laba puternică a tâmplarului, încât am urlat din rărunchi de durerea neaşteptată. Privirile bărbatului s-au fixat pe faţa mea şi a ţipat: ”Priviţi, domnule! Priviţi! Ce e asta?”, arătând înainte cu mâna cealaltă.

La început n-am văzut nimic. Marea era o sălbăticie pustie de dealuri albe şi negre. Deodată, ascuns pe jumătate de tumultul valurilor înspumate, am distins de sub ape ceva enorm, ce se ridica şi apoi cădea – ceva ce se întindea precum o explozie de spumă, dar cu un aspect mai albastru şi mai solid.

Era o bucată de banchiză de gheaţă, din care nu mai rămăsese decât un fragment în urma topirii, dar încă

destul de mare cât să scufunde un vapor şi care plutea mai jos decât orice plută, chiar în traseul nostru, de parcă ar fi acţionat din ambuscada valurilor cu intenţii criminale. Nu mai era vre-me să coborâm pe punte. Am urlat din înălţimi până când capul meu era gata să explodeze. M-au auzit cei de la pupa şi am reuşit să îndepărtăm banchiza scufundată, care venise tocmai de la calota de gheaţă sudică, ca să atenteze la vieţile noastre nebănuitoare. Dacă s-ar fi întâmplat cu o oră mai târziu, nimic nu ar fi putut salva vasul, pentru că în amurg bucata ştearsă de gheaţă pe care o duceau valurile cu creste albe nu ar fi putut fi desluşită.

În timp ce eu şi căpitanul stăteam umăr la umăr lângă partea superioară a bolţii pupei privind-o, deja de-abia observabilă, dar încă destul de aproape de pătrarul nostru, el a remarcat pe un ton meditativ:

— Dacă nu s-ar fi întors roata aceea la momentul potrivit, ar mai fi existat un caz de vapor ”dispărut”.

Nimeni nu se întoarce vreodată de pe un vapor ”dispărut” ca să spună cât de grea a fost moartea vasului şi cât de brusc şi de copleşitor a fost ultimul chin al oamenilor ei. Nimeni n-ar putea spune cu ce gânduri, ce regrete, cu ce cuvinte pe buze au murit. Dar nu se poate nega măreţia trecerii bruşte a acestor inimi de la extremitatea luptei, a presiunii şi a tumultului nemăsurat, de la furia vastă şi neobosiă a suprafeţei către pacea profundă a adâncurilor, ce dorm netulburate de la începutul veacurilor.

18

Dar, dacă cuvântul ”dispărut” pune capăt oricărei speranţe şi declară pierderea girantului, cuvântul ”întârziat” confirmă temerile deja conturate în multe cămine de pe uscat şi deschide uşa speculaţiior pe piaţa riscurilor.

Riscurilor maritime, să fie bine înţeles! Există o categorie de optimişti care sunt gata să reasigure un vapor ”întârziat” la o primă foarte mare. Dar nimic nu poate asigura inimile de pe uscat împotriva amărăciunii de a aştepta ce e mai rău.

Pentru că, dacă un vapor ”dispărut” nu a apărut niciodată, după memoria marinarilor din generaţia mea, s-a mai întâmplat ca numele unui vapor ”întârziat”, tremurând, cum se spune, pe marginea titlului fatal, să apară sub categoria ”sosit”.

Într-adevăr, pentru ochiul nerăbdător care parcurge pagina tremurând şi cu teamă, fără îndoială că cerneala banală a tipografului, în care s-au turnat ansamblul celor câteva litere care formează numele vaporului, izbucneşte în flăcări scânteietoare. Este ca şi cum mesajul de graţiere a propoziţiei tristeţii a rămas suspendat deasupra multor case, chiar dacă unii dintre bărbaţii ei au fost muritorii lipsiţi de un cămin pe care i-ai putea găsi printre cei care cutreieră mările.

Cel care s-a reasigurat, optimistul în vremuri de ghinion şi dezastru, îşi loveşte buzunarul cu satisfacţie. Girantul, care încercase să minimizeze nivelul pierderilor iminente, îşi

regretă pesimismul prematur. Vaporul a fost un prieten de nădejde, cerurile mai miloase, mările mai puţin furioase sau poate că oamenii de la bord au avut o dispoziţie mai bună decât el ar fi vrut să recunoască la început.

”S-a raportat ieri că vaporul cutare, care se îndrepta spre portul cutare şi declarat ca întârziat a ajuns în siguranţă la destinaţia lui.”

Acestea sunt cuvintele oficiale ale graţierii adresate inimilor de pe ţărm, care se află sub o sentinţă grea. Iar ele se întorc repede de pe partea cealaltă a lumii, peste fire şi cabluri, pentru că telegraful vostru electric uşurează neliniştile de minunăţie. Bineînţeles, detaliile vor urma. Iar ele ar putea derula povestea unei salvări la limită, sau a unui ghinion constant, sau a vânturilor puternice şi a vremii aspre, a gheţii, a calmurilor interminabile, sau a furtunilor fără sfârşit. O poveste a dificultăţilor depăşite, a adversităţii sfidate de o mână de oameni pe singurătatea desăvârşită a mării. O poveste despre rezistenţă, curaj – poate chiar despre neajutorare.

Dintre toate vapoarele dezmembrate pe mare, un vas cu aburi fără elice este cel mai neajutorat. Şi dacă el pluteşte într-o parte nepopulată a oceanului, în curând ar putea să fie în întârziere. Ameninţarea cuvintelor ”întârziat” şi, în cele din urmă, ”dispărut” cade imediat asupra vapoarelor cu aburi a căror viaţă, hrănită cu cărbune şi respirând suflul negru al fu-mului de cărbune din aer, înaintează ignorând vântul şi valurile. Un asemenea vapor, unul foarte mare, a cărui viaţă dedicată muncii fusese o dovadă de respectare loială a menirii sale de a călători de la un ţărm la altul, sfidând vântul şi marea, şi-a pierdut odată elicea în sud, în călătoria sa spre Noua Zeelandă.

Era anotimpul vântos, întunecos, al furtunilor reci şi mărilor grele. O dată cu căderea osiei posterioare, părea că viaţa i-a părăsit dintr-o dată corpul mare şi a trecut imediat de la o existenţă încăpăţânată şi arogantă la statutul pasiv de buştean plutitor. Un vapor pe care propria slăbiciune îl îmbolnăveşte nu are patosul unui vapor dispărut în lupta cu stihiile, şi în aceasta constă drama existenţei sale. Un marinar nu se poate uita fără compasiune la un vapor dezmembrat, dar să priveşti un vas cu pânze ale cărei vergi semeţe s-au prăbuşit este ca şi cum te-ai uita la un războinic înfrânt, dar de nedominat. Cioturile de pe catarge sunt sfidătoare, sunt ridicate ca nişte membre schilodite împotriva privirilor încruntate, ameninţătoare ale unui cer furtunos. Curajul se vădeşte în sinuozităţile ascendente ale parâmei sale, către prova şi, de îndată ce o fâşie de pânză este fluturată în vânt pe o vergea ridicată în grabă, ca să-i ţină prora în apă, înfruntă din nou valurile cu un curaj de nestăvilit.

19

Eficienţa unui vapor cu aburi constă nu atât în curajul lui, cât în puterea pe care o ascunde în interiorul său. El bate şi zvâcneşte precum o inimă pulsatilă între coastele de fier, iar când aceasta se opreşte, vaporul cu aburi, a cărui viaţă nu este atât un concurs, pe cât ignorarea dispreţuitoare a mării, se îmbolnăveşte şi moare pe valuri. Vaporul cu pânze, cu corpul lui care nu zvâcneşte, părea să ducă în mod misterios un soi de existenţă

nepământească, la limita magiei forţelor invizibile, susţinută de inspiraţia vânturilor dătătoare de viaţă şi de moarte.

Aşa că marele vapor cu aburi, mort în urma unui atac subit, se afla în derivă, un cadavru greoi, departe de traseul altor vapoare. Şi ar fi fost declarat într-adevăr ”întârziat”, sau poate chiar ”dispărut”, dacă nu ar fi fost zărit vag, în toiul unei furtuni de zăpadă, ca o insulă deluroasă ciudată, de un balenier care se îndrepta spre nord dinspre pământurile polare pe care le vizitase. Aveau multă mâncare la bord şi nu ştiu dacă nervii pasagerilor au fost afectaţi măcar puţin de altceva decât de senzaţia plictiselii nesfârşite sau teama abia desluşită de situaţia aceea neobişnuită. Oare pasagerii simt vreodată viaţa vaporului care îi transportă ca un soi de colet preţuit cu alimente foarte pretenţioase? Pentru un om care n-a fost niciodată pasager este imposibil de spus. Dar ştiu că pentru un marinar nu există încercare mai dură decât să simtă un vapor mort sub picioarele lui.

Nu ai cum să nu recunoşti senzaţia aceea atât de deprimantă, de chinuitoare şi de subtilă, atât de plină de nefericire şi nelinişte. Nu mi-aş putea imagina o pedeapsă eternă mai grea pentru marinarii haini, care mor nepocăiţi pe mările pământului, decât ca sufletele lor să fie osândite să armeze fantomele vapoarelor dezmembrate, în eternă derivă pe un ocean fantomatic şi furtunos.

Vaporul acela cu aburi eşuat trebuie să fi părut destul de fantomatic, legănându-se în mijlocul furtunii – o apariţie întunecată într-o lume de fulgi albi de zăpadă, aşa cum pare ea ochilor ficşi ai echipajului unui balenier. Era limpede că ei nu credeau în fantome, pentru că, la intrarea

în port, căpitanul lor a făcut declaraţia banală că văzuse un vapor cu aburi dez-membrat în jurul latitudinii de 50 de grade sud şi o longitudine încă şi mai incertă. Alte vapoare au pornit în căutarea lui şi în cele din urmă l-au remorcat de la marginea îngheţată a lumii într-un port cu docuri şi ateliere, unde, cu multe lovituri de ciocan, inima pulsatilă de oţel a fost repusă în funcţiune, pentru a pleca imediat, cu mândria forţei sale reînnointă, hrănit cu foc şi apă, suflând fum negru în aer, pulsând, zvâcnind, croindu-şi drumul arogant în ciuda oscilaţiilor ample şi dispreţuind orbeşte vântul şi marea.

Urma pe care o lăsase în timpul derivei, când inima lui a rămas nemişcată între coastele de fier, părea pe hârtia albă a hărţii o aţă încurcată. Mi-a arătat-o un prieten, secundul. În încâlcirea surprinzătoare erau scrise, cu litere mici, cuvintele: ”furtuni”, ”ceaţă densă”, ”gheaţă”, pe care el le scrisese ici-colo ca însemnări despre vreme. Vaporul se întorsese în repetate rânduri asupra urmelor, şi-a tăiat şi răstăiat calea riscantă până când nu a mai semănat cu altceva decât un labirint dezorientant de linii trasate cu creionul, fără nici un sens. Dar în labirintul acela rămânea toată imaginaţia lui ”întârziat” şi indiciul ameninţător al lui ”dispărut”.

— Am îndurat asta trei săptămâni, a spus prietenul meu. Imaginează-ţi!

— Ce-ai simţit atunci? l-am întrebat eu.

El şi-a fluturat mâna de parcă ar fi vrut să spună: ”Nu contează decât munca din ziua respectivă!” Apoi, dintr-o dată, ca şi cum s-ar fi hotărât:

— O să-ţi spun. Spre sfârşit, am început să mă închid în cabina mea şi să bocesc.

— Să boceşti?

— Să vărs lacrimi, mi-a explicat el pe scurt şi a rulat harta.

Aş putea să explic eu: era un om bun – un om mai bun ca el nu a păşit vreodată pe puntea unui vapor – dar nu a putut suporta sentimentul de a sta pe un vapor mort.

Sentimentul bolnav, descurajator pe care unii oameni de pe vapoarele ”întârziate” care ajung în cele din urmă în port, trebuie să se fi simţit combătut şi copleşit în achitarea loială a datoriei.

20

Este greu pentru un marinar să creadă că nava lui eşuată nu se simte la fel de nefericită în situaţia dificilă şi nefirească de a nu avea apă sub chilă ca atunci când el simte că ea a eşuat.

Într-adevăr, eşuarea este inversul scufundării. Marea nu se închide asupra carcasei scufundate în apă cu un val senin sau poate cu şuvoiul furios al unui val învolbburat, ştergându-i numele din registrul vapoarelor în viaţă. Nu. Este ca şi cum o mână invizibilă s-ar fi ridicat pe furiş pe la bază ca să-i prindă chila în timp ce aceasta alunecă pe apă.

Mai mult decât orice alt incident, eşuarea îi dă marinarului un sentiment de ratare groaznică şi descurajantă. Există tot felul de eşuări, dar pot să spun fără nici un risc că 90 la sută din ele sunt ocazii în care marinarii, fără să se dezonoreze, ar putea să-şi dorească pe bună dreptate să fi mu-rit. Şi nu am nici o îndoială că dintre cei care au trăit experienţa de a atinge fundul, 90 la sută din ei şi-au dorit, timp de aproximativ cinci secunde, să fi fost morţi.

”A atinge fundul” este expresia profesională pentru un vapor care a eşuat în condiţii moderate. Dar de fapt, ai mai degrabă sentimentul că pământul îl domină. Pentru cei care se află pe puntea lui este o senzaţie surprinzătoare. E ca şi cum picioarele ţi-ar fi prinse într-o capcană imponderabilă. Simţi că echilibrul tău corporal este ameninţat, iar stabilitatea mentală îţi este distrusă dintr-o dată. Senzaţia aceasta durează numai o secundă, pentru că, chiar şi atunci când te clatini, ceva din capul tău pare să se răstoarne, aducând în prim-plan exclamaţia mentală, plină de mirare şi confuzie: ”Pe legea mea! E pe pământ!”

Iar acesta este un lucru îngrozitor. La urma urmei, unica misiune a vocaţiei unui marinar este aceea de a nu lăsa chilele vaporului pe pământ. Astfel, momentul eşuării sale îi răpeşte orice scuză pentru continuarea existenţei. Treaba lui e să facă vapoarele să plutească, i se încredinţează acest ţel, este formula eficientă a bazei tuturor acestor impulsuri vagi, vise şi iluzii, care alcătuiesc vocaţia unui tânăr. Când pământul capturează chila vaporului, chiar dacă nu are repercusiuni mai grave decât oboseala şi ruperea tachelajului, precum şi vremea pierdută, rămâne în memoria unui marinar ca un gust constant şi nepieritor al dezastrului.

În cadrul acestei lucrări, semnificaţia cuvântului ”eşuare” reprezintă o greşeală mai mult sau mai puţin scuzabilă. Un vapor poate fi ”condus la ţărm” prin presiunea vremii. Este o catastrofă, o înfrângere. ”A fi gonit la mal” cuprinde meschinăria, asprimea şi amărăciunea greşelii umane.

21

Din cauza aceasta, ”eşuările” voastre sunt, în mare parte, neaşteptate. De fapt, toate sunt neaşteptate, cu excepţia celor anunţate de scurtele iviri ale pericolului, pline de agitaţie şi emoţie, ca trezirea dintr-un vis incredibil de nebunesc.

Dintr-o dată, noaptea, pământul se desluşeşte deasupra prorei în dreapta sau poate că se aude strigătul ”Ape întrerupte, în faţă!” şi o greşeală mare, un edificiu complicat al amăgirii de sine, prea multă încredere şi o judecată greşită sunt doborâte printr-un şoc fatal, urmează apoi experienţa, care-ţi învârtoşează inima, a chilei vasului care se loveşte cu zgomot de, să zicem, un recif de corali. Pentru dimensiunea sa, zgomotul acesta pare mult mai îngrozitor în sufletul tău decât cel al unei lumi care se sfârşeşte violent. Dar, în acest haos, încrederea pe care o ai în prudenţa şi sagacitatea ta este reînnoită. Te întrebi: ”Unde Dumnezeu am ajuns? Cum Dumnezeu am ajuns aici?” convins fiind că nu ar putea fi acţiunea ta, că a existat o conspiraţie misterioasă a acestui accident. Că hărţile sunt toate greşite şi, dacă hărţile nu sunt greşite,

pământul şi marea şi-au schimbat locurile, că ghinionul tău va rămâne de-a pururi inexplicabil, din moment ce ai trăit întotdeauna cu senzaţia că poţi să ai încredere în tine – ultimul lucru înainte să închizi ochii, primul după ce i-ai deschis, ca şi cum mintea ţi-ar fi asigurat sentimentul responsabilităţii în timpul somnului.

Îţi contempli mintal ghinionul, până când, puţin câte puţin, dispoziţia sufletească se schimbă, îndoiala rece se strecoară până în măduva oaselor, vezi faptele inexplicabile într-o altă lumină. Acum este momentul în care te întrebi: ”Cum Dumnezeu am putut fi destul de prost ca să ajung aici?” şi eşti gata să renunţi la orice urmă de încredere pe care o ai în înţelepciunea, cunoştinţele, în loialitatea ta, în tot ce până atunci credeai că ai mai bun, prin care îţi câştigai pâinea de toate zilele şi sprijinul moral al încrederii altor oameni.

Nava este pierdută sau nu. Odată eşuată, trebuie să faci tot ce poţi pentru ea. Ea poate fi salvată prin eforturile tale, prin resursele şi forţa care poartă povara grea a vinovăţiei şi eşecului. Dar există şi eşuări justificabile pe timp de ceaţă, pe mări neînregistrate pe hartă, pe ţărmuri periculoase, printre fluxuri înşelătoare. Dar, salvată sau nu, comandantul rămâne cu o senzaţie acută a pierderii, o aromă în gura pericolului real, durabil, care se furişează în toate formele vieţii umane. Sentimentul este, în acelaşi timp, dobândit. Un om poate fi mai bun dacă îl are, dar nu va fi acelaşi. Damocles a văzut sabia atârnată de un fir de păr deasupra capului său şi, deşi cunoştinţele acestea nu scad în mod neapărat din valoarea omului, festinul nu va avea de atunci înainte aceeaşi aromă.

Cu mulţi ani în urmă, ca secund, eram preocupat de un caz de eşuare care nu era fatal pentru navă. Am muncit zece ore la rând, pregătind ancorele pentru aruncarea lor în apele adânci. Fiind încă ocupat pe punţile din faţă, l-am auzit pe ospătarul de lângă mine spunând:

— Căpitanul întreabă dacă intenţionaţi să intraţi, domnule, şi să mâncaţi ceva azi.

Am intrat în cabină. Căpitanul stătea în capul mesei ca o statuie. Toate lucrurile din cabina aceea micuţă şi frumoasă erau cuprinse de o ciudată neclintire. Masa rabatabilă care timp de şaptezeci de zile ciudate se mişcase tot timpul, mai mică decât oricând, atârna nemişcată deasupra supierei. Nimic nu ar fi putut schimba culoarea aprinsă de pe obrazul comandantului meu, pictată cu generozitate de vânt şi mare. Dar, între cele două smocuri de păr de deasupra urechilor sale, ţeasta lui, scăldată de obicei în nuanţa sângelui, lucea acum cu o paloare mortală, ca un dom de fildeş. Şi părea ciudat de murdar. Mi-am dat seama că nu se bărbierise în ziua aceea, deşi nici mişcarea cea mai sălbatică a vaporului, la latitudinile cele mai furtunoase prin care trecusem, nu-l oprise să se bărbierească nici măcar o dimineaţă de când părăsisem Canalul. Trebuie să însemne că un comandant nu are voie să se bărbierească atâta vreme cât vaporul lui este pe uscat. Şi eu am comandat vapoare, dar nu ştiu. N-am încercat în viaţa mea să mă bărbieresc.

Nu s-a oferit să mă servească şi nici el nu s-a servit, până nu am tuşit tare de câteva ori. I-am vorbit cu profesionalism, pe un ton vesel, terminând cu afirmaţia încrezătoare:

— O s-o scoatem înainte de miezul nopţii, domnule.

A zâmbit uşor, fără să-şi ridice privirile, şi a mormăit ca pentru sine:

— Da, da, căpitanul a lăsat vasul pe uscat, iar noi l-am scos de acolo.

Apoi, ridicând privirea, l-a atacat morocănos pe ospătar, un tânăr filiform şi nervos, cu o faţă lungă şi palidă, şi doi dinţi mari în faţă.

— De ce e supa asta aşa de amară? Mă mir că secundul poate să înghită grozăvia asta. Cred că bucătarul a scăpat din greşeală un polonic cu apă sărată în ea.

Acuzaţia era aşa de nedreaptă încât, ca răspuns, ospătarul n-a făcut decât să-şi plece pleoapele sfios. Supa era bună. Am mai mâncat o porţie. Aveam inima încălzită de orele lungi de muncă grea în fruntea unui echipaj zelos. Manevrasem fără nici o ezitare ancore grele, cabluri, bărci şi eram beat de fericire. Eram încântat că planificasem ştiinţific alcovul, curentul de maree şi felul în care aveam să ne tragem pe ancoră, exact în locul în care credeam că ar aduce cele mai multe beneficii. De data aceea, eu nu simţeam gustul amar al eşuării. Această experienţă a venit mai târ-ziu, şi de-abia atunci am înţeles singurătatea celui care era la comandă.

Căpitanul este cel care lasă vasul pe uscat, dar noi îl scoatem de acolo.

22

Mi se pare că nici un om din carne şi oase şi sincer faţă de sine însuşi n-ar putea declara vreodată că a văzut marea tânără, aşa cum pământul pare tânăr primăvara. Dar unii dintre noi, privind oceanul cu înţelegere şi afecţiune, l-am văzut bătrân, ca şi cum veacurile imemorabile ar fi fost stârnite de pe fundul netulburat al aluviunilor. Pentru că numai furtuna poate să facă oceanul să pară bătrân.

De la distanţa anilor, analizând toate aspectele pe care mi le amintesc din furtunile din care am scăpat cu viaţă, chiar impresia aceea se desprinde clar de marele corp de impresii pe care mi le-au lăsat nenumăraţii ani de contacte apropiate.

Dacă vreţi să ştiţi vârsta pământului, priviţi marea în timpul unei furtuni. Cenuşiul suprafeţei imense, ridurile lăsate de vânt pe faţa valurilor, masele mari de spumă, aruncate încoace şi-ncolo şi vălurite, ca nişte bucle încâlcite de păr alb, dau mării furtunoase aspectul vârstei decrepite, mată, banală, lipsită de scânteieri, de parcă ar fi fost creată înainte de apariţia luminii.

Privind înapoi, după multă iubire şi multe probleme, instinctul omului primitiv, care doreşte să personifice forţele Naturii pentru afecţiunea şi teama sa, se trezeşte din nou în pieptul unui om civilizat, trecut de etapa aceea încă din copilărie. Pare să fi cunoscut furtunile şi duşmanii şi, chiar ca duşmani, îi îmbrăţişează cu regretul acela afectuos care se agaţă de trecut.

Furtunile au personalitatea lor şi poate că, la urma urmelor, nici nu e un lucru ciudat. Pentru că, atunci când nu mai rămâne nimic de spus şi de făcut, ele sunt adversarii ale căror tertipuri trebuie să le înfrângi, violenţei căreia trebuie să-i rezişti şi totuşi să trăieşti cu ele în intimităţile zilei şi ale nopţii.

Aici, omul vorbeşte despre catarge şi pânze, pentru care marea nu este o stihie navigabilă, ci un tovarăş apropiat. Lungimea călătoriilor, sentimentul crescând de singurătate, strânsa dependenţă chiar de forţele care, astăzi prietenoase, fără să-şi schimbe natura, încordându-şi doar forţele, devin periculoase mâine, dau naştere la sentimentul acela de tovărăşie pe care marinarii de azi, deşi sunt oameni cumsecade, n-ar putea spera să-l cunoască. Şi, în plus, vaporul vostru modern, care funcţionează cu aburi, îşi face călătoriile după alte principii decât cele de a ceda în faţa vremii şi a-i face pe plac mării. Primeşte lovituri distrugătoare, dar înaintează. E o bătălie grea, nu o campanie ştiinţifică. Maşinăria, oţelul, focul, aburul au intervenit între om şi mare. O flotă modernă de vapoare nu foloseşte marea, ci mai degrabă exploatează o autostradă. Nava modernă nu este la discreţia valurilor. Daţi-mi voi să spun că fiecare dintre călătoriile ei este un progres triumfător şi totuşi problema este dacă nu reprezintă un triumf mai subtil şi mai uman, care este la discreţia valurilor şi cu toate acestea supravieţuieşte, ducându-vă planul la îndeplinire.

În vremurile în care trăieşte, omul este întotdeauna modern. Este imposibil de spus dacă marinarii de peste trei sute de ani vor avea capa-citatea de a simţi compasiunea. O umanitate incorigibilă îşi aspreşte inima în procesul ei de perfecţionare. Oare ce vor simţi când vor

vedea ilustraţiile din romanele marinăreşti din zilele noastre sau din trecut? Imposibil de ghicit. Dar marinarii din ultima generaţie, pe care vapoarele lor cu pânze i-au învăţat să compătimească caravelele din antichitate, strămoşul direct al celor dintâi, n-ar putea să considere formele acestea huruitoare care navighează pe mările naive ale vaselor de lemn de altădată fără sentimentul surprizei, al batjocurei tandre, invidiei şi admiraţiei. Pentru că toate lucrurile acestea, a căror refractare la manevrare, chiar şi atunci când sunt puse pe hârtie, icneşte cu un soi de groază amuzantă, erau armate de oameni care sunt strămoşii lui profesionali direcţi.

Nu, marinarii de peste trei sute de ani probabil că nu vor fi nici emoţionaţi, nici mişcaţi până la batjocură, afecţiune sau admiraţie. Ei se vor uita cu un ochi rece, scrutător şi indiferent la fotogravurile vapoarelor noastre cu pânze aproape defuncte. Vapoarele noastre din trecut nu vor fi strămoşi direcţi pentru vapoarele lor, ci simpli predecesori a căror cursă va fi terminată şi a căror rasă va fi deja dispărută. Dacă mânuieşte cu dibăcie un vas, indiferent ce fel de vas ar fi, viitorul marinar va fi nu descendentul nostru, ci numai succesorul.

23

Atât de multe lucruri depind de vaporul care, făcut de om, este una cu omul, încât marea va căpăta pentru el o altă înfăţişare. Îmi amintesc că odată l-am văzut pe

comandantul – care era stăpânul oficial, prin bunăvoinţa căpitanului – unei nave bune de fier din vechea flotă care transporta lână, scuturând din cap în faţa unei brigantine foarte frumoase. Ea se îndrepta în direcţia opusă. Era o ambarcaţiune în stare bună, bine rânduită şi curată, foarte bine întreţinută. Şi, în seara aceea senină, când am trecut pe lângă ea, părea personificarea confortului cochet pe mare. S-a întâmplat undeva, aproape de Cap – CAPUL fiind, bineînţeles, Capul Bunei Speranţe, Capul Furtunilor, după descoperitorul ei portughez. Şi, fie că n-ar trebui să rostim cuvântul ”furtună” pe marea unde furtunile se stârnesc repede, fie că oamenii se sfiesc să-şi recunoască speranţele, a devenit Capul fără nume – Capul tout court[2]. Destul de ciudat, celălalt mare Cap al lumii, este numit foarte rar Cap. Noi spunem ”o cursă în jurul lui Horn”, ”am înconjurat Hornul”, ”am fost ţinta unui atac groaznic lângă Horn”, dar spunem rar Capul Horn. Şi pe bună dreptate, deoarece Capul Horn este atât insulă, cât şi cap. Cel de-al treilea cap furtunos al pământului, Leeuwin, este denumit în general pe numele său întreg, ca şi cum s-ar dori să fie consolat pentru rangul secund. Acestea sunt capurile care sunt cuprinse adesea de furtuni.

Atunci, micuţa brigantină trecuse de Cap. Poate că venea de la Portul Elizabeth, din Londra estică, cine ştie? S-a întâmplat acum mai mulţi ani, dar mi-l amintesc bine pe căpitanul clipperului care transporta lână, dând din cap spre ea cu cuvintele:

— Imaginează-ţi cum ar fi să străbaţi mările în aşa ceva!

El fusese crescut pe vapoare de apă adâncă, iar dimensiunea navei pe care se afla făcea parte din

[2] Pe scurt (n. tr.).

imaginea lui despre mare. Fără îndoială că vaporul lui era mare, aşa cum erau navele pe vremea aceea. Poate că se gândea la mărimea cabinei lui sau poate că – în mod inconştient – şi-a construit o imagine despre un vas atât de mic săltând pe valuri de colo-colo între marile ape. N-am întrebat nimic, dar pentru un secund tânăr, căpitanul micuţei brigantine frumoase, care şedea cu picioarele răşchirate pe un scăunel, cu bărbia odihnindu-se în mâinile încrucişate pe balustradă, semăna cu un rege între oameni. Am trecut foarte aproape de ea, fără să schimbăm nici un salut, citind numele celorlalţi cu ochiul liber.

Câţiva ani mai târziu, secundul, cel care fusese destinatarul mormăitului acela aproape involuntar, i-ar fi putut spune căpitanului său că un om crescut pe vapoare mari ar fi putut simţi o ciudată încântare faţă de ceea ce s-ar fi numit atunci o ambarcaţiune mică. E posibil ca acel căpitan din vaporul mare să nu înţeleagă foarte bine. Ar fi răspuns cu un ţâfnet: ”Spune-mi ce dimensiuni are!” aşa cum am auzit pe altcineva replicând unei remarci care lăuda facilitatea de manevrare a unui vapor mic. Comanda unui vas de mare tonaj nu presupunea grandomanie sau iubire de prestigiu, pentru că el a continuat cu un aer de dezgust şi dispreţ: ”Ei bine, nici pe vreme rea nu te-ar arunca la fel de uşor din cuşetă.”

Nu ştiu. Îmi amintesc câteva nopţi din viaţa mea, când eram pe un vapor mare (pe cât de mare le făceau ei pe atunci), când nimeni nu era aruncat din pat numai pentru simplul fapt că nici măcar nu încercase să se urce în el – oamenii erau prea obosiţi, prea lipsiţi de speranţă ca să mai încerce. Tertipul de a-ţi întinde aşternutul pe o podea umedă şi de a te întinde pe el, acolo, nu este eficient, din

moment ce nu poţi să rămâi în acelaşi loc sau să te odihneşti măcar o secundă în poziţia aceea sau în oricare alta. În afara încântării de a vedea o navă de mici dimensiuni tăind curajoasă mările întinse, cel al cărui suflet nu sălăşluieşte pe ţărm nu poate fi supus îndoielii. Astfel, îmi amintesc bine un parcurs de trei zile la bordul unei mici ambarcaţiuni de 400 de tone, undeva între insulele Sf. Pavel, Amsterdam şi Capul Otway pe coasta australiană. A fost o furtună lungă şi dificilă, cu nori gri şi o mare verde – o vreme grea, fără îndoială, dar încă acomodabilă, după cum spun marinarii. Sub două vele gabier inferioare şi o trincă cu terţarola strânsă, ambarcaţiunea părea să se ia la întrecere cu o mare nesfârşită, instabilă, care nu se calma la baza valului. Talazurile colosale, solemne, au prins-o din urmă la pupa, au depăşit-o cu o clocotire înfiorătoare, spumă ce ajungea până la parapet, s-au repezit înainte cu o şuierătură şi un muget, iar micul vas, muindu-şi bastonul de bompres în spuma ce se prăbuşea, gonea în continuare într-o scobitură netedă, sticloasă, o vale adâncă între două creste ale mării, ascunzând orizontul în faţă şi la pupa. Sforţarea, agilitatea ei erau atât de fascinante, etalarea neîntreruptă a virtuţilor sale maritime, asemănătoare curajului şi sacrificiului, încât nu am putut renunţa la încântarea de a o privi gonind în timpul celor trei zile de neuitat ale furtunii pe care şi secundului meu îi plăcea să o preamărească drept ”o înghiontealã faimoasă”.

Iar aceasta a fost una dintre acele furtuni de care îţi aminteşti mereu în anii care vin, a cărei severitate demnă este binevenită, aşa cum ţi-ai aminti cu plăcere de trăsăturile nobile ale unui străin cu care ţi-ai încrucişat săbiile odată, într-o luptă cavalerească, şi pe care n-o să-l

mai vezi niciodată. În privinţa aceasta, furtunile au propria fizionomie. Îţi aminteşti de ele prin prisma sentimentelor tale şi nu există două furtuni care să lase aceleaşi amprente asupra sufletului tău. Unele se agaţă de tine într-o jalnică nefericire, altele se răzbună în mod fioros şi ciudat, ca nişte vârcolaci hotărâţi să-ţi sugă toate puterile, altele au o splendore catastrofală. Unele sunt amintiri neplăcute, ca acelea despre pisicile sălbatice duşmănoase care îşi înfig ghearele în organele tale vitale în agonie. Altele sunt crunte, precum percheziţionările vapoarelor. Şi una sau două se stârnesc în mod complicat şi misterios, ca o ameninţare de rău-augur. Pentru fiecare dintre ele există un punct caracteristic, în care întregul sentiment pare să fie cuprins într-un singur moment. Astfel, există o anumită oră – patru dimineaţa, în mugetul confuz al unei luni în alb-negru, când, venind pe punte ca să preiau paza de noapte, am căpătat instantaneu impresia că vasul nu ar mai rezista încă o oră într-o mare aşa de furioasă.

Mă întreb ce s-a întâmplat cu oamenii care trebuie să fi împărţit această convingere cu mine în mod tacit (nici măcar nu te puteai auzi vorbind). Poate că nu este soarta cea mai invidiată – cea de a fi lăsat să scriu acum despre aceste lucruri. Dar cel mai important este că această impresie reia în intensitatea sa amintirea pe care o am despre zile de-a rândul de vreme îngrijorător de periculoasă. Pe atunci eram, din motive ce nu merită menţionate, în imediata vecinătate a ţinutului Kerguelen. Iar acum, când deschid un atlas şi mă uit la punctele mici de pe harta Oceanului de Sud, văd fizionomia înfuriată a furtunii ca şi cum ar fi gravată pe hârtie.

În mod straniu, o alta îmi aminteşte de un om tăcut. Şi totuşi nu zarva îi lipsea. De fapt, era îngrozitoare. Furtuna

aceea a năvălit grabnic pe vapor, ca un vânt foarte impetuos. Înainte să ne dăm seama ce va urma, toate pânzele pe care le întinseserăm plezniseră deja, cele strânse se desfăcuseră, frânghiile zburau, marea şuiera – şuiera tare – vântul urla, iar vaporul se odihnea pe o coastă, aşa încât jumătate din echipaj înota, iar cealaltă jumătate se apuca de orice avea la îndemână, ţinând seama că pe marginea punţii toţi oamenii fuseseră surprinşi de catastrofă fie sub vânt, fie contra vântului. Nici nu trebuie să mai pomenesc de strigăte – era cea mai mică picătură dintr-un ocean de zgomot – şi totuşi, caracterul furtunii pare cuprins în amintirea unui om mic, pământiu la faţă, nu foarte impresionant, care nu purta şapcă, având chipul împietrit. Căpitanul Jones – să-i spunem Jones – a fost luat prin surprindere. La primul semn al unei răbufniri complet neprevăzute, el dăduse două ordine. După aceea, părea să fie copleşit de magnitudinea greşelii sale. Făceam ce era necesar şi fezabil. Vaporul se comporta bine. Bineînţeles, a trecut ceva vreme înainte ca noi să ne putem opri din străduinţele noastre înfiorătoare şi laborioase. Dar, în timpul eforturilor noastre, al freamătului, al tumultului şi al unei anumite confuzii, noi eram conştienţi de existenţa acestui bărbat mic de la marginea pupei, perfect nemişcat, tăcut şi adesea ascuns privirilor noastre de rafalele de picături de apă.

Când noi, ofiţerii, ne-am căţărat în cele din urmă la pupa, părea să iasă din liniştea aceea indiferentă şi ne-a strigat în direcţia vântului: ”Încercaţi pompele!” Apoi a dispărut. Cât priveşte vaporul, nici nu mai trebuie să spun, deşi a fost imediat înghiţit în una din nopţile cele mai întunecate pe care mi le amintesc, el nu a dispărut. De fapt, nici nu

cred că a existat vreodată pericolul acesta, dar fără îndoială că a fost o experienţă zgomotoasă şi deosebit de înnebunitoare. Rămâne totuşi amintirea unei tăceri foarte calme, care supravieţuieşte.

24

Pentru că, la urma urmei, o vijelie – cuvântul acesta sună atât de impresionant – nu poate să se exprime articulat. Alegând o expresie la întâmplare, este un om care interpretează pasiunea de stihie a duşmanului său. Din cauza aceasta, mi-a rămas în memorie o altă furtună, un moment de muget nesfârşit, adânc şi nedesluşit, raze de lună şi propoziţii rostite.

S-a întâmplat dincolo de Capul celălalt, care este întotdeauna lipsit de titlul lui, aşa cum Capul Bunei Speranţe este întotdeauna jefuit de numele lui. Era dincolo de Horn. Nimic nu poate exprima mai bine sălbăticia haotică ca o furtună în lumina strălucitoare a lunii la o latitudine mare.

Oprit şi închinându-se mărilor nesfârşite şi scânteietoare, vaporul lucea ud, de la punte şi până la scripetele din vârful catargului. În azurul trist al aerului, singura pânză care fusese desfăcută ieşea în evidenţă cu silueta ei negru-cărbune. Pe atunci eram tânăr şi suferam din cauza oboselii, a frigului şi a pelerinelor de ploaie defecte care lăsau apa să pătrundă prin fiecare cusătură. Tânjeam

după tovărăşia oamenilor şi, plecând de la pupa, mi-am luat locul de lângă şeful de echipaj (un om pe care nu-l agream), într-un loc mai uscat, unde, în cel mai rău caz, apa nu ne ajungea decât până la genunchi. Deasupra capetelor noastre, rafalele de vânt explozive, bubuitoare se succedau neîncetat, justificând zicala marinărească: ”Parcă s-ar trage cu arme de calibru mare!” şi, tocmai datorită acestei nevoi de tovărăşie umană, fiind foarte aproape de omul acela, i-am spus, sau, mai degrabă, am strigat:

— Rafalele sunt foarte puternice, şefule!

El mi-a răspuns:

— Ah, dacă începe să bată numai puţin mai tare de atât, atunci o să înceapă să se ducă tot. Nu mă deranjează, atâta vreme cât nu cedează nimic, dar, dacă lucrurile încep să se dezmembreze, atunci e rău.

Nuanţa de groază din vocea care striga, adevărul practic al spuselor sale, pe care le-am auzit acum mulţi ani de la un om care nu-mi plăcea, şi-au lăsat amprenta lor ciudată pe vijelia aceea.

Privirea din ochii unui coleg de echipaj, un murmur abia auzit în punctul cel mai bine acoperit, unde paznicii de serviciu stăteau înghesuiţi împreună, un geamăt cu semnificaţie care trecea de la unul la altul cu privirea aţintită spre cerul dinspre care venea vântul, un oftat de oboseală, un gest de dezgust care trecea în păstrarea marelui vânt, devenind parte integrantă a furtunii. Nuanţa oliv a norilor uraganului era un aspect deosebit de înfricoşător. Epava ruptă şi întunecată, dusă în zbor de

vântul de nord-vest, te ameţeşte cu viteza năvalnică, care descrie graba aerului invizibil. Un vânt aspru de sud-vest te uimeşte cu orizontul său apropiat şi cu cerul cenuşiu şi jos, de parcă lumea ar fi fost o temniţă unde corpul şi sufletul nu-şi găsesc odihna. Există vijelii albe, vijelii negre, vijelii cu tunete şi rafale neaşteptate care vin fără cel mai mic semn pe cer. Şi, pentru fiecare dintre ele, nu mai există altele asemănătoare.

Există o varietate infinită de vijelii pe mare şi, cu excepţia geamătului ciudat, înfricoşător şi misterios care s-ar putea auzi uneori străbătând vuietul unui uragan – cu excepţia sunetului acela de neuitat, de parcă sufletul universului ar fi fost aţâţat într-un geamăt îndurerat – la urma urmei, nu este decât vocea umană care lasă amprenta conştiinţei umane asupra ca-racterului unei furtuni.

25

Peste tot în lume, coastele, continentele, oceanele, mările, strâmtorile, promontoriile şi insulele sunt dominate de suflarea unui vânt atotputernic – suveranul climatului său obişnuit. Vântul domneşte asupra înfăţişării cerului şi a faptelor mării. Dar nici un vânt nu rămâne neprovocat în domnia sa asupra împărăţiei de mări şi ţărmuri. Ca şi într-un regat pământesc, există regiuni mai turbulente decât altele. Pe centura medie a pământului, vânturile alizee au o supremaţie nedisputată, precum regii din monarhiile cu o lungă continuitate, a căror putere tradiţională,

respingând orice ambiţie necuvenită, nu este exerciţiul de puteri personale, ci, mai degrabă, rezultatul acţiunii instituţiilor de lungă tradiţie. Împărăţiile intertropicale ale vânturilor alizee favorizează viaţa o-bişnuită a unui negustor. Sunetul de trompetă al conflictelor se naşte arareori pe aripile lor, sub privirile atente ale oamenilor de pe punţile vapoarelor. Regiunile acestea, dominate de vânturile alizee de nord-est şi sud-est, sunt senine. În mod tipic, pe un vapor care se îndreaptă spre sud, cu o călătorie lungă înaintea sa, trecerea prin sferele lor de influenţă este detensionată şi adoarme vigilenţa marinarilor. Cetăţenii oceanului se simt adăpostiţi de o lege necontestată, o dinastie nedisputată. Dacă acest lucru ar fi posibil undeva pe pământ, atunci acolo am putea avea, într-adevăr, încredere în vreme.

Totuşi, nu e un lucru de la sine înţeles. Chiar şi în împărăţia constituţională a vânturilor alizee, la sud şi la nord de ecuator, vapoarele sunt cuprinse de tulburări inexplicabile. Cu toate acestea, vânturile de est şi, în general vorbind, climatul estic de pe tot pământul este caracterizat de re-gularitate şi persistenţă.

În calitate de conducător, vântul de est are o stabilitate remarcabilă. Ca invadator al marilor latitudini, aflate în bătaia tumultuoasă a fratelui său mai mare, vântul de vest, este foarte greu de îndepărtat datorită vicleniei sale reci şi a duplicităţii înveterate.

Mările înguste care înconjoară insulele acestea, vegheate de amirali britanici, care străjuiesc cu străşnicie marşurile Oceanului Atlantic, sunt supuse influenţei vântului de vest. Poţi să-i spui nord-vest sau sud-vest este acelaşi lucru – o fază diferită a aceluiaşi caracter, o expresie diferită a

aceluiaşi chip. În orientarea vânturilor care domină mările, direcţiile de sud şi nord nu au nici o importanţă. Pe pământ, nu există nici un fel de vânturi de nord sau de sud. Vânturile de nord şi de sud nu sunt decât prinţi insignifianţi în dinastiile care fac războaiele şi pacea pe mări. Ele nu se manifestă niciodată pe o scenă largă. Depind de cauze locale – configu-raţia coastelor, formele strâmtorilor, accidentele promontoriilor îndrăzneţe în jurul cărora îşi joacă micul rol. În organizarea politică a vânturilor, ca şi printre triburile pământului, lupta adevărată se dă între est şi vest.

26

Vântul de vest domneşte asupra mărilor care înconjoară aceste împărăţii şi, de la porţile canalelor, de la promontorii, ca de la nişte turnuri de control, de la estuarele râurilor ca de la porţile secrete, de la pasajele de trecere, golfuleţe, strâmtori, braţe de mare, garnizoanele insulelor şi echipajele vapoarelor, care pleacă şi se întorc, îşi întorc privirile spre vest ca să judece după splendorile variate ale mantiei apusului de soare dispoziţia conducătorului arbitrar. Sfârşitul zilei este momentul potrivit pentru a privi chipul regesc al vremii de vest, arbitrul destinului vaporului. Blând şi splendid, sau splendid şi sinistru, cerul vestic reflectă scopurile ascunse ale minţii regale. Îmbrăcate într-o mantie de aur orbitor sau înveşmântate în zdrenţe de nori negri, ca un cerşetor, puterile vântului de vest sunt aşezate pe tronul de la

orizontul de vest, având întregul Atlantic drept scăunel pentru picioare, în timp ce primele stele strălucitoare alcătuiesc o diademă pentru fruntea lui. Apoi marinarii, curtenii atenţi ai vremii, se gândesc să adapteze comportamentul vapoarelor la dispoziţia stăpânului. Vântul de vest este un rege prea mare ca să fie făţarnic: nu este o creatură calculată, care să pună la cale planuri ascunse într-o inimă tristă. Este prea puternic pentru şiretlicuri meschine. Toate toanele sale sunt pline de pasiune, chiar şi dispoziţia blândă a zilelor sale senine, eleganţa cerului său albastru, a cărui tandreţe imensă şi impenetrabilă, reflectată în oglinda mării, îmbrăţişează, posedează, leagănă până la adormire vapoarele cu pânze albe. El este toate lucrurile pentru toate oceanele, este ca un poet aşezat pe un tron – măreţ, simplu, barbar, meditativ, generos, impulsiv, schimbător, insondabil –, dar, atunci când îl înţelegi, este mereu acelaşi. O parte din apusurile sale sunt spectacole puse la cale spre încântarea mulţimilor, când toate nestematele te-zaurului regal sunt etalate deasupra mărilor. Altele sunt ca o deschidere a confidenţei regale, nuanţate cu gânduri de tristeţe şi compasiune într-o splendoare melancolică, meditând asupra păcii de scurtă durată a mărilor. Eu l-am văzut etalându-şi mânia înăbuşită a inimii sale în discul soarelui inaccesibil şi făcându-l să arunce scânteieri orbitoare, ca ochiul unui autocrat implacabil, pe fondul unui cer palid şi înfricoşat.

El este lordul războiului care îşi trimite batalioanele de valuri atlantice în asaltul vapoarelor noastre. Vocea hipnotizantă a vântului de vest îşi adună toate puterile în serviciul lui. La porunca vântului de vest, pe cerul insulelor se ridică un mare freamăt şi un şuvoi nestăvilit de apă

cade asupra ţărmului. Cerul climei de vest este acoperit de nori zburători, de nori albi mari ale căror rânduri se îngroaşă mereu, până când par că s-au sudat într-o boltă cerească solidă, pe a cărui faţă cenuşie bracul inferior al furtunii, subţire, negru şi furios zboară cu viteză vertiginoasă. Domul acesta de vapori devine tot mai dens, coborând tot mai jos deasupra mării, îngustând orizontul în jurul vaporului. Se instalează şi aspectul caracteristic al climatului vestic, tonul gros, cenuşiu, plin de fum şi sinistru, circumscriind imaginea bărbaţilor, udându-le corpurile, sufocându-le sufletele, lăsându-i fără suflare cu răbufnirile bubuitoare, asurzindu-i, orbindu-i, gonindu-i, grăbind înaintarea legănată a unui vapor spre coas-tele noastre pierdute în ceaţă şi ploaie.

Capriciul vânturilor şi îndărătnicia oamenilor presupun din plin toate consecinţele dezastruoase ale toleranţei excesive faţă de sine. Furia îndelungată, sentimentul puterii necontrolate strică natura sinceră şi ge-neroasă a climei de vest. E ca şi cum inima lui ar fi coruptă de o ranchiună malefică şi uneltitoare. În isteria forţelor sale, el îşi devastează propriul regat. Sud-vestul este cercul de cer unde el îşi arată fruntea întunecată, îşi suflă furia în urlete înfricoşătoare şi îşi copleşeşte împărăţia cu un haos inepuizabil de nori. Presară seminţele anxietăţii pe punţile vapoarelor ce fug înaintea vântului, face ca oceanul jefuit de spuma lui să pară bătrân şi presară peri suri pe capetele comandanţilor de nave care se îndreaptă spre casă, alegând drumul Canalului. Vântul de vest care îşi impune dominaţia în regiunea de sud-vest seamănă adesea cu un monarh înnebunit, gonindu-l înainte cu imprecaţii sălbatice pe cel mai credincios dintre curtenii lui, către naufragiu, dezastru şi moarte.

Climatul de sud-vest este climatul aspru prin excelenţă. Nu e vorba de grosimea ceţii, ci mai degrabă despre contractarea orizontului, despre învăluirea misterioasă a ţărmurilor cu nori care par să formeze în jurul vaporului grăbit o temniţă cu tavanul jos. Nu e vorba de orbire, ci de miopie. Vântul de vest nu-i spune marinarului: ”Vei orbi”, ci nu face decât să-i limiteze câmpul vizual şi să stârnească în sânul lui groaza de pământ. Îl transformă într-un om jefuit de jumătate din forţa lui sau de jumătate din eficienţă. De multe ori în viaţa mea, stând în picioare, purtând cizme navale lungi şi pelerine de ploaie picurând, alături de comandantul meu, la pupa unui vapor ce se întorcea acasă, îndreptându-ne spre Canal şi cu privirile pierdute în depărtare, în pustietatea cenuşie şi tulburată, am auzit un oftat ciudat transformându-se într-un comentariu studiat de întâmplător:

— Nu poţi vedea prea departe pe vremea asta.

Iar eu răspundeam pe aceeaşi voce scăzută, indiferentă:

— Nu, domnule!

Nu era decât glăsuirea instinctivă a unui gând întotdeauna prezent asociat îndeaproape cu conştiinţa pământului care se află undeva în faţă şi a marii viteze a vaporului. Vânt favorabil, vânt favorabil! Cine ar îndrăzni să protesteze în faţa unui vânt favorabil? A fost o favoare a Regelui de Vest, care conduce cu autoritate Atlanticul de Nord începând de la latitudinea Azorelor şi până la latitudinea Capului Farewell. A fost un impuls bine cunoscut, cu care s-a finalizat o călătorie frumoasă. Şi, cu toate acestea, nu-ţi puteai închega pe buze zâmbetul recunoscător al unui curtean. Ţi se trimitea această favoare pe sub o încruntare

poruncitoare, expresia adevărată a unui mare autocrat care s-a hotărât să pedepsească unele vapoare, iar pe altele să le vâneze până acasă, într-o suflare de cruzime şi bunăvoinţă, înnebunitoare în egală măsură.

— Nu, domnule. Nu văd prea departe.

În felul acesta vocea secundului repeta gândul comandantului, amândoi cu privirile pierdute în depărtare, în timp ce, sub picioarele lor, vaporul goneşte cu vreo douăsprezece noduri în direcţia ţărmului de sub vânt. Şi numai câteva mile în faţa bastonului ei de bompres oscilant şi picurând, purtat neacoperit, vertical, dar puţin pieziş, precum o suliţă, orizontul cenuşiu închide priveliştea cu o sumedenie de valuri care se aruncă în înalturi cu violenţă, de parcă ar vrea să lovească norii gârboviţi.

Priviri încruntate, groaznice şi ameninţătoare întunecă chipul vântului de vest, în dispoziţia sa înnorată, de sud-vest. Şi, din sala tronului acestui rege de la limita de vest, rafale încă şi mai puternice te ajung din urmă, ca nişte urlete înfiorătoare de furie nebună, căreia numai grandoarea lugubră a scenei îi conferă o demnitate salvatoare. Puntea este spălată de o aversă, iar pânzele vaporului par azvârlite cu un ţipăt de o mână înfuriată. Şi când se lasă noaptea, noaptea unei furtuni de sud-vest, ea pare mai lipsită de speranţă decât umbra lui Hades. Dispoziţia sud-vestică a marelui vânt de vest este lipsită de lumină, de soare, lună sau stele, fără nici o rază de lumină, decât sclipirile fosforescente ale marilor întinderi de spumă care, clocotind de fiecare parte a vaporului, trimit licăriri albăstrii pe carcasa ei întunecată şi îngustă,

înaintând cu oscilaţii, gonită de ape nesfârşite, zăpăcită de tumult.

Pentru vapoarele ce se întorc acasă, urmând traseul Canalului, împărăţia vântului de vest aduce şi nopţi rele, iar zilele mâniei se pogoară asupra lor lipsite de culoare şi vagi precum aprinderea timidă a luminilor invizibile pe scena unei izbucniri pasionate şi tiranice, îngrozitoare în monotonia metodei sale şi a intensităţii crescânde a violenţei sale. Rămân acelaşi vânt, aceiaşi nori, aceleaşi mări care se întrec cu sălbăticie, acelaşi orizont îngroşat în jurul vaporului. Numai vântul este mai puternic, norii par mai denşi şi mai copleşitori în timpul nopţii, valurile par mai mari şi mai ameninţătoare. Orele, ale căror minute sunt marcate de izbiturile apelor ce se sparg, trec pe nesimţite, o dată cu ţipetele, răpăiala vijeliilor care pune stăpânire pe vaporul care goneşte şi goneşte înainte, cu pânzele înnegrite, cu vergele şiroind şi frânghiile picurânde. Ploile torenţiale se îngroaşă. O întunecare care precede fiecare aversă, ca trecerea unei umbre pe firmamentul de nori cenuşii, se lasă asupra vasului. Din când în când, ploaia cade asupra capetelor în şiroaie, de parcă ar coborî din jgheaburi. Pare că vaporul o să se înece înainte de a se scufunda, de parcă întreaga atmosferă s-ar fi transformat în apă. Îţi pierzi respiraţia, bolboroseşti, eşti orbit şi asur-zit, eşti scufundat, ţi se pierd urmele, dizolvat, anihilat, şiroaie curg de pe tine, de parcă membrele tale, şi ele, s-ar fi transformat în apă. Fiecare nerv al tău este în alertă, urmăreşti dispoziţia de înseninare a Regelui Vestic, care va veni o dată cu schimbarea direcţiei vântului, care ar reuşi să zboare cele trei catarge ale vaporului cât ai zice peşte.

27

Anunţată de ferocitatea crescândă a urletelor, uneori de sclipirea slabă a unui fulger, ce seamănă cu semnalul unei torţe aprinse, agitată departe, în spatele norilor, schimbarea vântului vine în cele din urmă, momentul crucial al schimbării de la violenţa uneltitoare şi învăluită a vijeliei de la sud-vest, către furia sclipitoare, scânteietoare, tăioasă şi clarvăzătoare a dispoziţiei de nord-vest a regelui. Observi apropierea unei alte faze a pasiunii sale, o furie împodobită cu stele, purtând uneori secera lunii pe frunte, scuturând ultimele vestigii ale mantiei sale zdrenţuite de nori, în furtuni negre ca noaptea, cu grindină şi zloată, care coboară ca nişte averse de cristale şi perle, sărind de pe verge, bătând în pânze, răpăind pe pelerinele de ploaie, albind punţile vapoarelor ce se întorc acasă. Scânteieri slabe, roşiatice de lumină pâlpâie în lumina stelelor şi cad pe vârfurile catargelor. O rafală rece de-abia se desluşeşte pe velatura întinsă, făcând vaporul să tremure până la chilă şi pe bărbaţii uzi leoarcă de pe punţi să tremure până în măduva oaselor în hainele lor umede. Înainte ca furtuna să plece în zbor, scufundându-se pe graniţa de est, marginea alteia deja se întrevede deasupra orizontului vestic, ridicându-se rapid, nedesluşită, ca o sacoşă neagră plină de apă îngheţată, gata să explodeze deasupra capului tău devotat. Domnul oceanelor şi-a schimbat toanele. Fiecare rafală a dispoziţiei înnorate ce părea încălzită la focul unei inimi ce ardea de furie îşi găseşte replica în rafalele reci ce par eliberate de la sânul îngheţat cu o schimbare bruscă a sentimentelor. În loc să-

ţi orbească ochii şi să-ţi strivească sufletul cu un dispozitiv groaznic de nori şi ceaţă, şi mări, şi ploaie, Regele Vestului îşi transformă forţele din răpăieli dispreţuitoare de sloiuri de gheaţă asupra spatelui tău, făcându-ţi ochii obosiţi să lăcrimeze ca de durere şi corpul extenuat să se cutremure jalnic. Dar fiecare toană a marelui autocrat are propria semeţie şi fiecare dintre ele este greu de îndurat. Numai faza de nord-vest a spectacolului acesta măreţ nu es-te la fel de dezolantă, pentru că între rafalele cu grindină şi zloată ale unei furtuni de nord-vest poţi vedea un drum lung înaintea ta.

Să vadă! Să vadă! – aceasta este dorinţa marinarului şi a restului uma-nităţii orbite. A vedea clar calea aceasta este aspiraţia oricărui om în existenţa lui înnorată şi furtunoasă. Am auzit un bărbat tăcut, rezervat, despre care n-aş putea spune că era nervos şi care, după o cursă grea de trei zile în vremea sud-vestică, izbucni cu înflăcărare:

— Ce mult mi-aş dori să putem vedea ceva!

Noi tocmai coborâsem o clipă să stăm de vorbă într-o cabină mică, în care o hartă mare, albă stătea întinsă flască şi udă, pe o masă rece şi umedă, în lumina unei lămpi fumurii. Întinzându-se asupra consilierului tăcut şi de încredere al marinarului, cu un cot pe coasta Africii şi cu celălalt în apropierea Capului Hatterras (era o hartă a căilor maritime din Atlanticul de Nord), căpitanul meu şi-a ridicat faţa colţuroasă şi păroasă şi mi-a trimis priviri aprinse, pe jumătate exasperate şi pe jumătate rugătoare. Nu am văzut nici urmă de soare, stele sau lună vreme de şapte zile. În urma mâniei vântului de vest, corpurile cereşti se ascunseseră vreme de o săptămână sau mai mult, iar ultimele trei zile am văzut cum forţa furtunii de

sud-vest a crescut de la destul de puternic, la puternic, ajungând apoi la o forţă neobişnuită, după cum stă mărturie jurnalul meu de bord. Apoi ne-am despărţit, el întorcându-se pe punte, supus chemării misterioase pe care urechile unui căpitan par să le audă mereu, iar eu mergând împleticit până în cabina mea, cu vaga intenţie de a nota cuvintele ”Vreme deosebit de aspră!” într-un jurnal care nu prea fusese ţinut la zi. Dar am renunţat şi m-am strecurat în patul meu de cazarmă, cu cizmele şi pălăria pe cap, toate rămânând la locul lor (nu conta, totul era ud leoarcă, pentru că o mare aspră spărsese lucarnele pupei în noaptea precedentă), rămânând într-o stare de coşmar între veghe şi somn timp de mai multe ore de aşa-zisă odihnă.

Toanele de sud-vest ale vântului de vest sunt un duşman al somnului sau chiar al unei poziţii alungite, chiar şi în cazul ofiţerilor responsabili de pe vapor. După două ore de meditaţii inutile, delirante şi inconsecvente despre orice lucru de sub soare, în cabina aceea întunecată, rece, umedă şi devastată, m-am ridicat dintr-o dată şi am plecat împleticit spre punte. Autocratul din Atlanticul de Nord îşi mai asuprea încă regatul şi coloniile periferice, ajungând până la Golful Biscaya, în jalnica izolare a vremii aspre, foarte aspre. Deşi noi fugeam înaintea lui cu viteza de aproximativ zece noduri pe oră, vântul avea o forţă aşa de mare că m-a împins puter-nic spre partea frontală a pupei, unde căpitanul îi ţinea piept.

— Ce crezi despre vremea asta? m-a întrebat el.

Ce gândeam cu adevărat era că amândoi ne săturasem de ea. Felul în care vântul de vest se hotărăşte uneori să-şi administreze posesiunile nu este de lăudat din perspectiva

unei persoane cu dispoziţii paşnice şi care respectă legile, care tinde să facă deosebirea între bine şi rău în faţa forţelor naturii, al căror standard este, în mod firesc, numai cel al puterii. Dar, fireşte, eu nu am spus nimic. Dacă eşti prins, dacă aş putea spune aşa, între căpitan şi marele vânt vestic, tăcerea este cea mai sigură dintre căile diplomatice. Mai mult de atât, eu îmi cunoşteam căpitanul. El nu vroia să ştie ce gândeam. Comandanţii de navă care îşi ţin răsuflarea în faţa tronurilor vânturilor ce domnesc asupra mărilor au o psihologie proprie, a cărei activitate este la fel de importantă pentru vas şi pentru oamenii de la bord precum toanele schimbătoare ale vremii. De fapt, omul nu dă niciodată nici o para chioară pe ceea ce gândeam eu sau oricine altcineva de pe vaporul acela. Eu bănuiam că el se săturase deja de vremea aceea şi că nu făcea altceva decât să pescuiască o sugestie. Mândria vieţii lui era că nu risipise niciodată şansa unui vânt bun, oricât de violent, ameninţător sau periculos ar fi fost. Aşa cum bărbaţii legaţi la ochi se întrec pentru locul gol dintr-un gard viu, noi tocmai terminam o călătorie rapidă, splendidă, de la Antipozi, grăbindu-ne foarte tare să trecem prin Canal, pe o vreme pe cât de aspră îmi amintesc să fi avut vreodată, dar psihologia aceasta nu i-a permis să oprească vaporul, chiar şi pe vânt bun, cel puţin nu la propria iniţiativă. Dar, cu toate acestea, el simţea că în curând va trebui să facă ceva. Ar fi vrut ca sugestia aceasta să vină de la mine, pentru ca mai târziu, când problemele se vor fi sfârşit, să poată pune la îndoială soluţia mea, cu spiritul său intransingent, şi să plaseze vina pe umerii mei. Trebuie să fiu corect faţă de el şi să spun că mândria de felul acesta era singura lui slăbiciune.

Însă nu a primit nici o sugestie de la mine. I-am înţeles psihologia. În plus, la vremea aceea, eu aveam propria rezervă de slăbiciuni (cea de acum este diferită) şi printre ele se găsea şi vanitatea de a fi remarcabil de priceput în ceea ce priveşte vremea de Vest. Ca să vorbim pe faţă, eu credeam că eram un geniu când venea vorba să-i citesc mintea marelui conducător al latitudinilor înalte. Îmi imaginam că puteam să discern deja apariţia unei schimbări în dispoziţia sa regală. Şi nu am spus decât:

— O să se însenineze o dată cu schimbarea de direcţie a vântului.

— Oricine ştie atâta lucru, s-a răstit el la mine, cu cea mai înaltă tona-litate a vocii.

— Înainte de întunecare vreau să spun, i-am strigat eu.

Asta e tot ce a scos de la mine. Înflăcărarea cu care a ascultat cuvintele mele mi-a dat măsura presiunii sub care el muncise.

— Foarte bine, a strigat el, cu o afectare de nerăbdare, de parcă ar fi cedat în faţa unor lungi rugăminţi stăruitoare. Bine. Dacă nu se petrece o schimbare până atunci, o să dăm jos trinca şi o să-i băgăm capul sub aripă pe timpul nopţii.

M-a uimit caracterul pitoresc al frazei, rostită la adresa unui vapor oprit ca să treacă printr-o furtună, trecându-i pe la piept val după val. Am văzut-o odihnindu-se în tumultul stihiilor ca o pasăre de mare care doarme pe valurile înfuriate, cu capul ascuns sub aripă, pe vreme aspră. În precizia sa imaginativă, în sinceritatea

sentimentelor, cred că aceasta este una dintre propoziţiile cele mai elocvente care a plecat de pe buzele unui om. Dar, în privinţa coborârii trincăi înainte de a-i băga capul sub aripă, aveam dubii serioase. Erau justificate. Bucata aceea de pânză foarte rezistentă a fost confiscată prin decretul arbitrar al vântului de vest, căruia îi aparţin vieţile oamenilor şi mecanismele pe care ei le mânuiesc între graniţele regatului său. S-a pierdut în întregime în negura groasă, în sunetul unei explozii slabe, nelăsând în urma materiei sale viguroase nici măcar o singură fâşie, destul de mare cât să facă o mână de tifon pentru un elefant rănit, să zicem. Ruptă de grandee, dispărea în plutirea fumurie a norilor zdruncinaţi şi zdrenţuiţi de schimbarea de direcţie a vântului, ca un rotocol de fum. Pentru că schimbarea de direcţie a vântului se produsese. De pe bolta haotică, soarele jos, dezvelit, trimitea cu furie luciri orbitoare, către o mare neţărmuită şi tulburată, grăbindu-se către coastă. Am recunoscut promontoriul şi ne-am uitat unul la altul în tăcerea uimirii mute. Fără să avem nici cea mai mică idee, ne deplasasem de-a lungul coastei insulei Wright şi turnul acela, care căpăta o vagă nuanţă de roşu în ceaţa sărată a vântului, era farul promontoriului Sf. Caterina.

Căpitanul şi-a revenit primul din uimire. Ochii lui bulbucaţi s-au retras treptat în orbite. După toate semnele, psihologia lui era foarte credibilă pentru un marinar de rând. Fusese scutit de umilinţa de a-şi conduce nava în port pe vânt bun. Şi, dintr-o dată, omul acela, care avea o fire foarte des-chisă şi sinceră, a început să vorbească cu bună-credinţă, frecându-şi mâinile maronii şi păroase – mâinile unui mare maestru al mărilor:

— Hâh! E chiar zona unde credeam că ajunsesem.

Într-un fel, transparenţa şi ingeniozitatea acelei înşelătorii, tonul afectat, indiciul mândriei deja umflate erau nemaipomenit de savuroase. Dar, de fapt, era una dintre surprizele cele mai mari pe care dispoziţia înseninată a vântului de vest i-o făcuse unuia dintre curtenii săi cei mai desăvârşiţi.

28

Vânturile din nord şi sud sunt, aşa cum am mai spus, doar mici prinţi printre marile puteri ale mărilor. Nu au un teritoriu al lor, nu sunt vânturi domnitoare. Totuşi, dinastiile domnitoare care au împărţit între ele apele lumii se trag din casele lor. Climatul întregii lumi se bazează pe întrecerea dintre vlăstarele ecuatoriale şi polare ale acelei rase tiranice. Vântul de vest este regele cel mai măreţ. Estul conduce între tropice. Ele au împărţit toate oceanele. Fiecare are geniul său de domnie supremă. Regele vestic nu se amestecă niciodată în sfera de influenţă recunoscută a fratelui său regesc. Este un barbar de tip nordic. Violent fără să fie dibace şi furios fără să fie rău, ţi l-ai putea imagina aşezat cu deplină încredere în sine, cu o sabie cu două feţe pe genunchi, pe norii coloraţi şi poleiţi ai apusului, plecându-şi capul cu o claie de bucle aurite, o barbă înflăcărată pe piept, impozant, colosal, cu membre puternice, cu o voce tunătoare, obrajii umflaţi şi ochi albaştri fioroşi, care îmboldesc viteza furtunilor sale. Pe celălalt, regele de est, regele apusurilor de soare roşii ca sângele, mi-l imaginez ca un sudic sobru, cu trăsături bine

definite, întunecat la faţă şi cu ochi negri, îmbrăcat în gri, stând drept în lumina soarelui, odihnindu-şi chipul bine ras în palmă, impenetrabil, secretos, plin de şiretlicuri, extrem de fin, punând la cale agresiuni cu dibăcie.

Vântul de vest are încredere în fratele lui, regele climatului estic. ”Am dezbinat ceea ce am dezbinat”, pare el să spună în vocea sa morocănoasă, acest domnitor fără prihană, care aruncă mase enorme de nori pe cer ca un sportiv şi azvârle talazurile Atlanticului departe, pe malurile Noii Lumi, pe promontoiile încărunţite ale bătrânei Europe, care ocroteşte mai mulţi regi şi conducători pe corpul ei ridat şi brăzdat decât toate oceanele de pe pământ împreună: ”Am dezbinat ceea ce am dezbinat şi dacă în această lume eu nu am adus pace şi odihnă, atunci lăsaţi-mă în pace! Lăsaţi-mă să joc quoits[3] cu vijelii ciclonice, aruncând discurile norilor rotitori şi ale vârtejelor de aer de la un capăt al regatului meu mohorât: deasupra ma-rilor maluri sau de-a lungul marginilor gheţii de banchiză – prima cu un scop bine determinat în cotul Golfului Biscaya, cealaltă în fiordurile Norvegiei, de-a lungul Mării Nordului, de unde multe naţionalităţi de pescari se uită atent în ochii mei furioşi. Este momentul sportului regesc.”

Iar stăpânul regal al marilor latitudini oftează din rărunchi, cu soarele la apus pe pieptul său şi cu sabia cu două feţe pe genunchi, de parcă ar fi obosit de nenumăratele secole de domnie grea şi întristat de aspectul neschimbat al oceanului de la picioarele sale – prin panorama nesfârşită a veacurilor viitoare, unde munca semănării de vânt şi recoltarea vârtejurilor va continua până când regatul lui de

[3] Joc cu inele (n. tr.).

ape vii se va transforma într-un ocean îngheţat şi nemişcat. Dar celălalt, dibace şi nemişcat, frecându-şi bărbia rasă între degetul mare şi arătătorul mâinii sale slabe şi trădătoare, îşi zice în sine, plin de viclenie: ”Aha, fratele nostru din vest a căzut în regală melancolie. S-a săturat să se mai joace cu furtunile circulare şi să tragă din tunuri mari şi să desfacă flamuri groase de ceaţă, într-o petrecere nebunească, pe cheltuiala bieţilor, nefericiţilor săi supuşi. Ei au parte de o soartă jalnică. Haideţi să facem o incursiune în împărăţiile barbarului acesta zgomotos, un raid minunat, de la Finisterre la Hatteras, să-i prindem pescarii pe nepregătite, zăpăcind flotele care au încredere în puterile lui şi să aruncăm săgeţi tainice în ficaţii oamenilor care îi curtează bunăvoinţa. El este, fără îndoială, un individ de nimic.” şi după puţin, în vreme ce vântul de vest meditează asupra vanităţii puterilor sale irezistibile, lucrul este gata înfăptuit, iar clima vestică se instalează deasupra Atlanticului de Nord.

Climatul prevalent în Atlanticul de Nord este tipic pentru maniera vântului de vest de a-şi conduce regatul în care soarele nu apune niciodată. Atlanticul de Nord este inima unui mare imperiu. Dintre toate domeniile vântului de vest, este regiunea cea mai populată cu generaţii de vapoare frumoase şi oameni destoinici. Aici au avut loc fapte eroice şi realizări aventuroase, chiar în cetatea sa de domnie. Cei mai buni marinari din lume s-au născut şi au crescut în umbra sceptrului său, învăţând să-şi manevreze vapoarele cu îndemânare şi îndrăzneală, în faţa treptelor tronului său. Aventuri nesăbuite, pescari muncind din greu, amirali pe atât de curajoşi şi înţelepţi pe cât a cunoscut lumea au aşteptat semnele cerului său de la vest. Flote de vapoare victorioase au fost atente la

răsuflarea lui. A întors în palma lui escadroane de vapoare cu trei punţi însemnate de război şi a sfâşiat din pură plăcere pânza steagurilor fluturate în tradiţia onoarei şi a gloriei. Este un bun prieten şi un duşman periculos, nemilos faţă de vapoarele nedemne de a străbate mările şi faţă de marinarii laşi. În felul său regesc, el a nu a ţinut seama, decât prea puţin, de vieţile sacrificate de linia sa politică impulsivă. El e regele care-şi poartă sabia cu două tăişuri în mâna dreaptă. Vântul de est, un intrus în domeniile climatului vestic, este un tiran cu chipul impasibil, care ţine un pumnal ascuţit la spate, pregătit pentru o înjunghiere trădătoare.

În incursiunile sale în Atlanticul de Nord, vântul de vest se comportă ca un aventurier subtil şi crud, care nu ştie ce înseamnă onoarea sau corectitudinea. Am văzut cum, învăluindu-şi faţa slabă, cu trăsături bine definite, într-un strat subţire de nor dur şi înalt, ca un şeic ofilit, prădător al mărilor, oprea caravane lungi de vapoare, până la trei sute sau mai multe, chiar la porţile Canalului Englez. Iar cel mai rău lucru era că nu stabilise nici o răscumpărare prin care să-i satisfacem lăcomia. Pentru că, orice rău ar plămădi vântul năvalnic de est, îl face numai pentru a-l ofensa pe fratele său regal din vest. Am privit fără speranţă încăpăţânarea sură, sistematică, cu ochi cenuşii, a climatului de vest, în timp ce raţiile scurte erau la ordinea zilei, iar ciupitura foamei de sub osul pieptului devenea tot mai familiară pentru fiecare dintre marinarii din flota reţinută. Fiecare zi adăuga încă puţin la numă-rul nostru. În mănunchiuri, cete şi grupuri tot mai mari, ne a-runcam într-o parte şi-n alta în faţa porţii închise. Şi, între timp, vapoarele cu destinaţia un port străin treceau alergând printre rândurile noastre umilite, cu toate pânzele pe care

le puteau arbora. Eu cred că vânturile vestice îndepărtează vapoarele de casă, în speranţa răuvoitoare că ele îşi vor găsi un sfârşit prematur şi că nu se va mai auzi niciodată de ele. Şeicul jefuitor a blocat ruta comercială a pământului vreme de şase săptămâni, în timp ce domnul nostru vasal, vântul de vest, dormea profund, ca un Titan obosit, sau rămânea pierdut într-o dispoziţie de leneşă tristeţe, cunoscută numai de naturile sincere. Spre vest, totul era nemişcat, priveam în van spre fortăreaţa lui: regele dormea în continuare atât de a-dânc, că l-a lăsat pe fratele său jefuitor să-i fure chiar mantia de nori purpurii, tiviţi cu aur, de pe umerii încovoiaţi. Oare ce se întâmplase cu tezaurul orbitor de bijuterii regale etalate la sfârşitul oricărei zile? Au plecat, au dispărut, s-au făcut nevăzute, au fost luate fără a lăsa în urmă măcar o centură de aur sau strălucirea unei singure raze de soare pe cerul de seară! Zi după zi, printr-un strat rece de ceruri, la fel de golaşe şi sărace precum interiorul unui seif jefuit, un soare lipsit de raze şi prădat se furişa ruşinat, fără pompă sau spectacol, ca să se ascundă grabnic sub ape. Dar regele continua să doarmă sau îşi deplângea vanitatea măreţiei şi puterii sale, în timp ce intrusul cu buze subţiri lăsa amprenta spiritului său rece şi implacabil asupra cerului şi mărilor. La începutul fiecărei zile, soarele ce se ridica pe bolta cerească se strecura printr-un şuvoi purpuriu, luminos şi sinistru, ca sângele vărsat de corpurile cereşti ucise în timpul nopţii.

În exemplul acesta, instrusul răuvoitor a blocat drumul vreme de şase săptămâni neîntrerupt, stabilindu-şi metodele administrative tipice deasupra regiunii cea mai bună a Atlanticului de Nord. Părea că climatul vestic venise să rămână de-a pururi sau, cel puţin, până când

noi, cei din flota oprită, muream toţi de foame – muream de foame sub ochii, cum aş putea zice, multora şi destul de aproape de a atinge inima generoasă a imperiului. Eram acolo, punctând cu pânzele noastre albe, uscate, duritatea albastră a mării adânci. Eram acolo, un grup tot mai mare de vapoare, fiecare ducându-şi greutatea de cereale, de lemn, lână, piei şi chiar portocale, pentru că în grupul nostru erau o goeletă sau două care întârziaseră. Eram acolo, în primăvara aceea memorabilă a unui an de la sfârşitul celei de-a opta decade, deplasându-ne de colo-colo, zăpăciţi de fiecare urmă şi cu proviziile împuţinate, din care nu au mai rămas decât resturi de lădiţe cu pâine şi rămăşiţe de butoiaşe cu zahăr. Stătea în firea vântului de est să supună corpurile marinarilor nevinovaţi la chinurile foamei, în timp ce le corupea sufletele simple printr-o exasperare care conducea la izbucniri de blesfemii la fel de înflăcărate precum apusurile roşii ca sângele. Urmau apoi zile cenuşii, sub acoperământul norilor înalţi şi nemişcaţi, ce păreau ciopliţi într-o lespede de marmură de culoarea cenuşii. Şi fiecare dintre apusurile acelea înfometate, haine ne făcea să strigăm blesteme la adresa vântului de vest, chiar şi în dispoziţia sa învăluită în cea mai groasă ceaţă, ca să se trezească şi să ne redea libertatea, măcar şi numai ca să gonim înainte şi să lovim prora vaporului chiar de pereţii caselor noastre inaccesibile.

În atmosfera climatului din est, la fel de străveziu ca o bucată de cristal şi de refractantă ca o prismă, vedeam numărul înfricoşător de mare al grupului nostru neajutorat, chiar şi pe cei care în condiţii mai normale ar fi rămas invizibili, cu pânzele lăsate mai jos de orizont. Vântul de est are o plăcere răutăcioasă de a spori pătrunderea privirii noastre, poate să ne permită să vedem mai bine umilinţa perfectă, neajutorarea captivităţii noastre. În general, climatul estic este senin şi as-ta e tot ce se poate spune despre el – aproape supranatural de senin atunci când vrea el, dar, oricare ar fi dispoziţia lui, natura sa rămâne puţin stranie. Are o duplicitate care este capabilă să înşele chiar şi un instrument ştiinţific. Nici un barometru nu ar putea să ne avertizeze de apropierea unei furtuni estice, oricât de umedă ar fi. Ar fi un lucru nedrept şi ingrat dacă aş spune că barometrul este o invenţie stupidă. Pur şi simplu, tertipurile vântului de est sunt prea mult pentru onestitatea sa fundamentală. După ani şi ani de experienţă, instrumentul cel mai de încredere de acest fel care a mers pe mare înşurubat de peretele despărţitor al cabinei va fi determinat, aproape invariabil, să stârnească ingenuitatea diabolică a climei estice, chiar în momentul în care clima estică, lepădându-se de metodele sale de cruzime dură, uscată, impasibilă, contemplă înecarea a ceea ce a mai rămas din spiritul tău în torente de ploaie ciudat de rece şi şocantă. Furtunile cu grindină şi zloată care urmează fulgerelor de la finalul unei vijelii vestice sunt destul de reci şi amorţite, şi înţepătoare şi crude. Dar când devine umedă, clima uscată din est pare să trimită averse otrăvite asupra capetelor noastre. Este un fel de ploaie torenţială monotonă, persistentă, copleşitoare, a cărei putere nu slăbeşte nicicând, care îţi îmbolnăveşte inima şi deschide o prevestire groaznică. Iar

toanele furtunoase ale climei vestice se conturează negre pe cer, cu o întunecare ciudată şi uimitoare. Vântul de vest atârnă perdele grele de ceaţă şi stropi asupra privirilor noastre, dar intrusul estic al mărilor înguste, o dată ce şi-a adunat curajul şi cruzimea până la punctul unei furtuni, îţi scoate ochii, îi scoate de tot, te face să te simţi orb pe viaţă pe un ţărm în bătaia vântului. Şi vântul aduce zăpadă, la rândul său.

Din inima lui neagră şi nemiloasă, aruncă o perdea albă, orbitoare, asupra vapoarelor de pe mare. Are mai multe caracteristici vulgare şi la fel de puţină conştiinţă ca un prinţ italian din secolul al şaptesprezecelea. Când pleacă în expediţiile sale nelegiuite, poartă ca armă, sub pelerina neagră, un pumnal. Simplul indiciu al apropierii sale îngrozeşte orice ambarcaţiune aflată pe mare, de la pescadoare, la vapoare cu patru catarge, care recunosc dominaţia vântului de vest. Chiar şi în dispoziţia sa cea mai curtenitoare, el inspiră teama de trădare. Am auzit mai bine de o sută douăzeci de vinci de ancoră sărind ca unul singur şi trimiţând zgomote zornăitoare în miezul nopţii, umplând dealurile din sudul şi sud-estul An-gliei cu un sunet panicat de ancore care erau trase afară din pământ şi rupte în repezeală la primul indiciu al apropierii sale.

Din fericire, curajul îl lasă adesea: suflarea lui nu se îndreaptă niciodată spre casă, nu cade pe coastele noastre expuse. Nu are caracterul neînfricat al fratelui său.

Firile celor două vânturi care împart domeniile marilor oceane sut fundamental diferite. E ciudat că vânturile pe care oamenii sunt predispuşi la a le caracteriza drept capricioase rămân fidele naturii lor în toate regiunile

variate ale lumii. De exemplu, pentru noi, cei de aici, vântul de est străbate un mare continent, măturând blocul cel mai mare de pământ solid de pe lumea aceasta. Pentru coasta australiană de est, vântul de est este al oceanului, care străbate cel mai mare bazin de apă de pe glob, dar, cu toate acestea, ici-colo, caracteristicile sale sunt aceleaşi, cu o consistenţă stranie în tot ce este abject şi mârşav. Membrii dinastiei vântului de vest sunt mo-dificaţi într-un fel de regiunile pe care le conduc, aşa cum un Hohenzollern, fără a înceta să fie el însuşi, devine român prin virtutea tronului său sau cum un Saxa-Coburg învaţă să îmbrace haina frazei bulgare pe propriile gânduri, oricare ar fi acelea.

Pentru că el este un mare autocrat şi, pentru a fi un mare autocrat, trebuie să fii un mare barbar, domnia autocrată a vântului de vest, fie la patruzeci de grade nord, fie patruzeci de grade sud de ecuator, e caracte-rizată de o nesăbuinţă deschisă, generoasă, sinceră, barbară. Eu am fost prea bine modelat de domnia lui ca să nutresc acum gândul rebeliunii în inimă. Mai mult de atât, ce înseamnă o rebeliune între cei patru pereţi ai unei camere împotriva domniei furtunoase a vântului de vest? Eu rămân fidel memoriei marelui rege ce purta într-o mână sabia cu două tăişuri, iar cu cealaltă împărţea recompense de curse zilnice frumoase şi călătorii celebre prin rapiditatea lor acelora dintre curteni care ştiau să aştepte atenţi fiecare semn al dispoziţiei sale secrete. Aşa cum credeam noi, oamenii de ape adânci, întotdeauna, el făcea ca un an din trei să fie destul de plin de viaţă pentru toţi cei care aveau afaceri pe Atlantic sau mai jos, de-a lungul longitudinii de patruzeci de grade din Oceanul de Sud. Erai nevoit să accepţi şi binele, şi răul şi nu se poate nega că el se juca

nesăbuit cu vieţile şi averile noastre. Dar, la urma urmei, rămânea întotdeauna un rege mare, capabil să conducă apele nesfârşite unde, vorbind în termeni stricţi, oamenii n-ar fi putut veni cu nici un fel de afaceri, decât cu mult curaj.

Curajoşii n-ar trebui să se plângă. Un simplu comerciant n-ar trebui să bombăne din cauza taxelor percepute de un rege măreţ. Uneori, măreţia lui era foarte copleşitoare, dar, chiar şi când trebuia să-l sfidezi în mod deschis, ca atunci când ne îndreptam spre casă dinspre Indiile de Est, aflându-te pe malurile Agulhas, sau când ne îndreptam spre un port străin, în jurul lui Horn, trimitea multe lovituri înţepătoare (drept în faţă) şi trebuia să ai grijă să nu te clatini prea tare. Şi, la urma urmei, dacă îţi arătai măcar faţa, blândul barbar te lăsa să te lupţi ca să-ţi continui drumul pe lângă treptele tronului său. Din când în când doar, sabia se cobora şi cădea câte un cap. Dar, dacă se întâmpla să cadă chiar al tău, pu-teai fi sigur de funeralii impresionante şi de un mormânt spaţios, generos.

Astfel este regele în faţa căruia căpeteniile vikinge îşi plecau capul şi pe care vapoarele moderne şi somptuoase cu aburi îl sfidează fără teamă de pedeapsă de şapte ori pe săptămână. Şi, cu toate acestea, era pur şi simplu vorba de sfidare, nu de victorie. Minunatul barbar stă pe tron, în mantia sa de nori tivită cu aur, privind de pe înălţimi marile vapoare care alunecă de parcă ar fi nişte jucării mecanice pe mările lui şi oamenii care, înarmaţi cu foc şi fier, nu mai sunt nevoiţi să urmărească cu atenţie cel mai mic semn al dispoziţiei sale regale. Nu este respectat, dar el şi-a păstrat toate forţele, întreaga splendoare şi mare parte din putere. Însuşi timpul, care clatină toate tronurile, este de partea acestui rege. Sabia din mâna lui

rămâne la fel de tăioasă pe ambele părţi, iar el poate la fel de bine să joace în continuare jocul regal de quoits cu uragane, pe care le aruncă de pe continentul de republici pe continentul de regate, cu siguranţa că atât noile republici, cât şi vechile regate, flacăra focului şi puterea fierului, cu ge-neraţile lor nenumărate de bărbaţi curajoşi se vor transforma în ţărână şi vor muri, şi vor fi uitaţi înainte ca domnia lui să se sfârşească.

30

Estuarele râurilor trezesc emoţii puternice în imaginaţiile aventuroase. Ele nu sensibilizează întotdeauna prin farmec, pentru că există estuare de o urâţenie deosebit de dezolantă: şesuri, limbi de pământ noroios, sau poate dealuri de nisip golaşe, cărora le lipseşte frumuseţea formelor sau un aspect agreabil, acoperite de vegetaţie săracă şi urâtă, care dă o impresie de sărăcie şi inutilitate. Uneori, asemenea urâţenie nu este decât o mască repugnantă. Un râu al cărui estuar seamănă cu o întrerupere într-un rampant de nisip poate curge chiar printr-o ţară foarte fertilă. Dar toate estuarele marilor râuri au fascinaţia lor şi atractivitatea unui portal deschis. Apa este prietenoasă cu omul. Oceanul, partea Naturii care, în neschimbarea şi maiestatea puterii sale, a fost mutat la cea mai mare depărtare de spiritul omenirii, a fost întotdeauna un prieten al naţiunilor întreprinzătoare ale pământului. Şi, dintre toate stihiile, el este cel în care oamenii au fost întotdeauna predispuşi să se încreadă, de

parcă imensitatea sa ascundea o răsplată la fel de mare ca el însuşi.

Din larg, estuarul deschis promite orice câştig pe care aventurierii îl pot spera. Drumul deschis în faţa oricărui plan şi a curajului îl invită pe exploratorul ţărmurilor să facă noi eforturi pentru a-şi materializa aşteptările. Comandantul primei galere romane trebuie să fi privit estuarul Tamisei extrem de concentrat, în timp ce întorcea prora în formă de cioc a navei sale spre vest, sub sprânceana promontoriului nordic. Tamisa nu are un estuar frumos, nu are trăsături frumoase şi nici grandoarea romantică a aspectului sau o amabilitate jovială. Dar este larg deschis, spaţios, tentant, ospitalier la prima vedere, cu un straniu aer de mister, care persistă până în ziua de astăzi. Fără îndoială că navigarea vasului lui a captivat atenţia tuturor romanilor, în liniştea unei zile de vară (el îşi alegea singur vremea), când unicul şir de vâsle (era o galeră simplă, nu o triremă) cădea în cadenţă uşoară asupra unei perdele de apă ce părea un geam, pentru că reflecta fidel forma clasică a vasului şi conturul ţărmului singuratic, ce se închidea pe braţul drept. Presupun că a căutat pământul şi a trecut prin ceea ce acum poartă numele de Drumurile Margate, bâjbâindu-şi cu grijă drumul de-a lungul bancurilor ascunse de nisip, ale căror cozi şi limbi de pământ au în zilele de astăzi propriul far sau geamandură. Trebuie să fi fost foarte nerăbdător, deşi, fără îndoială, culesese dinainte, pe malurile galilor, o mulţime de informaţii, vorbind cu aventurierii, comerciaţii, pescarii, vânzătorii de sclavi, piraţii – tot felul de oameni legaţi de mare neoficial, de o manieră mai mult sau mai puţin respectabilă. Ar fi auzit de canale şi bancuri de nisip, de trăsături naturale ale pământului folositoare reperelor

costiere sau de sate şi triburi şi tipuri de schimb în natură şi despre precauţiile pe care ar fi trebuit să le ia: cu poveştile instructive despre căpeteniile native, vopsite mai mult sau mai puţin în albastru, ale căror înclinaţii către lăcomie, ferocitate sau amabilitate trebuie să-i fi fost prezentate cu talentul limbii pline de viaţă, care pare legată în mod natu-ral de tenebrele caracterului uman sau de nesăbuinţa toanelor. O dată ce acest fel de hrană picantă era asigurată pentru gândurile lui neliniştite, atent la străini, sălbăticiuni ciudate, întoarceri stranii ale fluxului, el îşi croia cel mai bun drum în urcarea lui, un marinar militar, care ţine la coapsă o sabie scurtă şi poartă pe cap un coif de bronz, postcăpitanul pionier al unei flote imperiale. Mă întreb dacă tribul care locuia pe insula Thanet avea predispoziţii feroce şi era gata să se năpustească cu bâte garnisite cu pietre şi lănci de lemn întărite în foc pe spinările marinarilor încrezători.

Printre marile fluvii comerciale ale acestor insule, cred că Tamisa este singurul deschis sentimentelor romantice, pentru că, la vederea muncii umane şi auzind sunetele muncii harnice a oamenilor, nu coboară pe malurile sale chiar până la mare, distrugând impresia de vastitate misterioasă, datorată configuraţiei malului. Golful larg al superficialei Mări a Nordului trece treptat în forma îngustată a râului. Dar sentimentul apei deschise acompaniază vaporul care cârmeşte spre vest vreme îndelungată, printr-unul dintre coridoarele luminate şi cu geamandură ale Tamisei, cum ar fi Canalul Reginei, Canalul Prinţului, Canalul de Patru Stânjeni sau coborând din nord prin Swim. Năvala fluxului galben îl grăbeşte, de parcă l-ar conduce spre necunoscut, între liniile greu desluşite ale coastei. Pământul acesta nu are trăsături

speciale, nu are semne terestre izbitoare, celebre în toată lumea. Nu am văzut nimic atât de deosebit încât să vă povestesc despre cele mai mari aglomerări de oameni de pe pământ, care locuiesc nu mai departe de cinci sau douăzeci de mile, unde soarele apune într-o flacără de culoare, ce arde pe un fundal auriu, iar ţărmurile întunecate, joase, tind unul către celălalt. Iar în marea tăcere, bubuitul adânc şi greu desluşit al tunurilor dimensionate ce erau testate la Shoeburryness pluteşte deasupra lui Nore – un loc istoric păzit de unul dintre gardienii aleşi ai Angliei.

31

Nisipul din Nore rămâne acoperit de ape superficiale şi nevăzut privirii omului. Dar numele Nore invocă viziuni de evenimente istorice, de bătălii, flote şi rebeliuni, de veghere şi strajă ţinute asupra marii inimi tremurătoare a statului. Punctul acesta ideal al estuarului, acest centru al amintirilor, este marcat pe întinsul oţel gri al apei de un far plutitor vopsit în roşu, care, de la câteva mile depărtare, seamănă cu o jucărioară ieftină şi ciudată. Îmi amintesc când, urcând pe râu pentru prima oară, am fost surprins de dimensiunea mică a obiectului acela plin de viaţă, o picătură stacojie pierdută în imensitatea de nuanţe cenuşii. Am tresărit, de parcă ar fi fost necesar ca farul principal al rutelor navigabile din cel mai mare oraş de pe pământ să prezinte proporţii impozante. Şi, iată, verga de

contraradă maronie a unei şalupe o ascundea pe de-a-ntregul de privirile mele!

Venind dinspre est, culorile aprinse ale farului plutitor care marchează partea de râu încredinţată comenzii unui amiral (comandantul-şef din Nore) accentuează tristeţea şi marea lăţime a estuarului Tamisei. Dar, în curând, traseul vaporului deschide intrarea în Medway, cu propriile nave militare acostate în şir, şi debarcaderul lung de lemn din portul Victoria, cu cele câteva clădiri joase ale sale, care par că alcătuiesc începutul unei colonii încropite în grabă, pe un ţărm sălbatic şi neexplorat. Faimoasele şlepuri ale Tamisei sunt grupate în mănunchiuri maronii pe apă, părând nişte păsări ce plutesc pe un iaz. Pe întinsul impozant al marelui estuar, traficul din portul în care se realizează o parte atât de mare din activitatea şi gândirea pământului devine nesemnificativ, împrăştiat, se îndepărtează în fâşii înguste de vapoare care se deplasează în şir indian spre est, prin diferitele canale navigabile pe care le marchează farurile plutitoare din Nore. Traficul de coastă înclină mai mult spre nord, vapoarele de apă adâncă cârmesc spre est cu o înclinare sudică, printre Downs, spre capetele cele mai îndepărtate ale lumii. În extinderea ţărmurilor care se pierd în distanţele cenuşii şi învăluite în fum, neţărmurirea mărilor primeşte flota comercială pe care Londra o trimite la schimbarea fluxului. Se urmează unele pe altele, ţinându-se foarte aproape de ţărmul Essex. La fel ca mărgelele unui rozariu, povestite de armatorii cu aparenţă de oameni de afaceri pentru marele profit al lumii, ele alunecă una câte una în neţărmurire, în timp ce în largul mării, vapoarele care se întorc acasă venind de sub orizontul maritim fie singure, fie în grupuri, închizând gura râului între Orfordness şi

promontoriul de nord. Converg toate mai sus de Nore – pata caldă de roşu, pe fundalul tonurilor de cenuşiu şi gri, cu ţărmurile care, în depărtare, se îndreaptă împreună spre vest precum laturile unui canal enorm. Gura de vărsare a Tamisei în mare este dreaptă şi, o dată ce au trecut de Sheerness, malurile sale par lipsite cu desăvârşire de locu-itori, cu excepţia mănunchiului de case care formează Sout-hend sau a unui debarcader ici-colo, unde navele cu ţiţei îşi lasă încărăturile periculoase, iar petrolierele în care se depozitează gazul, joase şi rotunde, cu acoperişuri uşor bombate, se arată pe deasupra marginii de ţărm, de parcă ar fi un sat de colibe central-africane imitate în fier. Mărginită de limbile negre şi lucioase de pământ noroios, mlaştina monotonă continuă mile în şir. Departe, în fundal, pământul se ridică, închizând priveliştea cu o pantă continuă de lemn, formând în zare un parapet nesfârşit acoperit de mulţi arbuşti.

Apoi, la turnura discretă a promontoriului Lower Hope, mănunchiuri de hornuri de uzine încep să se zărească distinct, înalte şi subţiri, deasupra şirurilor pitice de fabrici de ciment din Gray şi Greenhithe. Aruncându-şi în tăcere fumul în aer, spre flacăra mare a unui apus minunat, ele conferă scenei un aer industrial şi vorbesc de muncă, manufactură şi comerţ aşa cum frunzele de palmier de pe malurile de coral ale insulelor îndepărtate vorbesc despre eleganţa, frumuseţea şi vigoarea luxuriantă a vegetaţiei tropicale. Casele din Gravesend se îngrămădesc pe plajă cu un efect tulburător, de parcă ar fi căzut întâmplător din vârful dealului, în spate. Acolo ia sfârşit monotonia ţărmului Kentish. O flotă de vapoare cu aburi se află ancorată în faţa diferitelor debarcadere. O turlă de biserică

îţi sare în ochi, prima care se vede bine atunci când vii dinspre mare. Are o eleganţă meditativă, senină-tatea formei frumoase ce se înalţă deasupra dezordinii haotice a caselor oamenilor. Dar, de partea cealaltă, pe coasta uniformă dinspre Essex, un edificiu deformat şi dezolant, o grămadă mare de cărămizi cu multe ferestre, cu un acoperiş din plăci de ardezie, mai inaccesibil decât o pantă alpină, se înalţă deasupra meandrelor cu urâţenia sa monstruoasă, cea mai înaltă şi grea clădire pe o rază de câteva mile, ceva ce seamănă cu un hotel, cu un conac de apartamente (toate de închiriat), exilat în câmpurile acestea de pe o stradă din Kensingtonul de vest. Chiar după colţ, dacă aş putea spune aşa, pe un debarcader făcut din blocuri de piatră şi grămezi de lemne, un catarg alb, subţire ca un fir de pai şi traversat de o vergă ce seamănă cu un ac de cusut, fluturând semnalele de steag şi balon, stă de strajă deasupra unui set de porţi ale docurilor. Vârfurile de catarg şi capetele coşurilor de fum se arată din spatele rândurilor de acoperişuri stricate din fier. Aceasta este intrarea spre docul Tilbury, cel mai nou dintre toate docurile Londrei, cel mai apropiat de mare.

Între casele îngrămădite din Gravesend şi grămada monstruoasă de cărămizi roşii de pe ţărmul Essex, vaporul este lăsat în voia râului cu largheţe. Aluzia aceea de singurătate, sufletul mării care-l însoţise până la promontoriul Lower Hope Reach, îl abandonează la întorsătura primului cot de mai sus. Aroma sărată şi înţepătoare a dispărut din aer, împreună cu sentimentul de deschidere spaţială nelimitată, liberă dincolo de pragul bancurilor de nisip de mai jos de Nore. Apele mării depăşesc în goana lor Gravesendul, împiedicându-se de marile geamanduri de acostare aşezate de-a lungul feţei

oraşului, dar libertatea mării încetează subit acolo, predând fluxul sărat nevoilor, şiretlicurilor, invenţiilor oamenilor muncitori. Cheiuri de debarcare, locuri de acostare, porţi ale docurilor, scări la-terale apelor se urmează unele pe altele în mod continuu chiar până la Podul Londrei, iar zumzetul muncii oamenilor umple râul de o notă ameninţătoare, bolborositâ, ca o furtună fără vânt, care continuă la ne-sfârşit. Căile navigabile, atât de frumoase la suprafaţă şi late în străfunduri, curg împiedicate de cărămizi, mortar şi pietre, de lemn înnegrit, sticlă murdară şi fier ruginit, acoperit cu şlepuri negre, puse în mişcare cu vâsle şi elice, supraîmpovărate de măiestrie, atârnate de prea multe lanţuri, supraumbrite de pereţii care lasă o trecătoare abruptă pentru pat, umplute de o ceaţă de fum şi praf.

Întinderea Tamisei dintre Podul Londrei şi până la docurile Albert este pentru alte ţărmuri de porturi fluviale ceea ce o pădure virgină ar fi pentru o grădină. Este ceva ce a crescut de la sine, nu a fost creat. Prin aspectul haotic, variat şi impenetrabil al clădirilor care se întind de-a lungul malu-rilor, dar nu în vederea unui ţel planificat, ci ca şi cum ar fi răsărit accidental, în urma unor seminţe împrăştiate. Ca şi creşterea încurcată a tufişurilor şi plantelor agăţătoare care învăluie adâncimile tăcute ale unei sălbăticii neexplorate, ele ascund adâncimile vieţii infinit variate, vi-guroase, clocotitoare. În alte porturi fluviale nu se întâmplă la fel. Ele sunt deschise faţă de fluviile lor, cu cheiuri ca nişte luminişuri late, cu străzi ca nişte bulevarde tăiate în lemn gros pentru a facilita comerţul. În momentul acesta, mă gândesc la porturile fluviale pe care le-am văzut – la Antwerp, spre exemplu, la Nantes, la Bordeaux sau chiar la vechiul Rouen, unde

paznicii de noapte ai vapoarelor, cu coatele pe traversă, privesc lung la vitrinele magazinelor şi cafenelele luminoase şi la publicul care intră şi iese de la operă. Dar Londra, cel mai vechi şi mai important dintre porturile fluviale, nu are cheiuri deschise nici măcar o sută de iarzi în partea frontală a fluviului. Malul londonez este întunecat şi impenetrabil în timpul nopţii, ca liziera unei păduri. Este malul-malurilor, unde se poate zări numai un singur aspect din viaţa lumii, şi pe marginea cursului acestei ape munceşte un singur tip de oameni. Pereţii întunecaţi par să sară chiar din noroiul pe care s-au împotmolit şlepurile. Iar aleile înguste care coboară spre ţărm seamănă cu potecile de arbuşti striviţi şi pământ surpat, unde vânatul mare vine să se adape de pe malul râurilor tropicale.

Dincolo de dezvoltarea malurilor londoneze, docurile se împânzesc nebănuite, liniştite şi paşnice, pierdute printre clădiri ca nişte lagune întunecate, ascunse într-o pădure densă. Rămân ascunse în dispunerea complicată a caselor, cu câteva bare de vârf de catarg ici-colo, întrecând în înălţime acoperişul unui depozit de patru etaje.

Îmbinarea acoperişurilor şi a vârfurilor, a pereţilor şi capetelor de verge de catarg este ciudată. Îmi amintesc că am înţeles incongruenţa acestei relaţii în mod practic. Eram căpitanul unui vapor bun, care tocmai acostase cu o încărcătură de lână de la Sydney, după o călătorie de nouăzeci de zile. De fapt, nu ne întorseserăm de mai mult de o jumătate de oră şi nu legasem vaporul de pilonii de piatră dintr-un chei foarte îngust din faţa unui depozit semeţ. Un bătrân cu favoriţi cenuşii până sub bărbie şi nasturi de alamă pe jacheta de pilot se grăbea de-a lungul cheiului, strigându-mi vaporul pe nume. Era unul dintre oficialii aceia numiţi şefi de staţi-onare, nu cei care ne

ancoraseră, ci un altul, care se părea că fusese ocupat cu asigurarea unei nave, de partea cealaltă a docului. Puteam să-i văd de la depărtare ochii albaştri şi duri, privindu-ne fix, de parcă ar fi fost fascinat, cu un fel de concentrare ciudată. Mă întrebam ce găsise vrednicul acela câine de mare de criticat în angrenajul vaporului meu. Şi eu, la rându-mi, priveam în sus nervos. Nu vedeam nimic în neregulă acolo. Dar poate că marinarul acela pensionat nu făcea decât să admire ordinea perfectă de sus, mă gândeam eu cu mândrie secretă, pentru că un căpitan de vas este responsabil cu aspectul navei sale şi, cât priveşte condiţia sa exterioară, el este ţinta laudelor sau învinovăţirii. Între timp, bătrânul lup de mare (”fost căpitan de coastă”, era scris mare, pe toată fiinţa lui), venise şontâc-şontâc la mine în cizmele lui scofâlcite şi lucioase şi, fluturând un braţ scurt şi gros ca înotătoarele unei foci, încheiat cu o gheară roşie ca o friptură negătită, se adresă la pupa cu o voce înăbuşită, slabă, clocotitoare, de parcă avea permanent în gât fiecare fir din ceaţa care învăluise Marea Nordului pe întinsul vieţii lui:

— Întoarce-le, domnule secund! a spus el. Dacă nu te uiţi bine, o să-ţi treacă zburătorul prin ferestrele depozitului acela de colo într-o clipă!

Era unica ţintă a interesului lui faţă de vergele minunate ale acestui vapor. Recunosc că pentru o vreme strania asociere de capete de verge şi geamuri m-a lăsat mut. Capătul unei verge nu te ducea deloc cu gândul la spargerea unui geam, numai dacă, într-adevăr, erai un şef de staţionare experimentat dintr-unul din docurile londoneze. Bătrânul acesta îşi făcea mica parte din munca acestei lumi cu eficienţa cuvenită. Ochii mici şi albaştri văzuseră pericolul de la depărtare de mai mulţi iarzi.

Picioarele reumatice, obosite din cauza balansării corpului acela îndesat mulţi ani la rând, pe punţile vapoarelor mici, şi îndurerate de mile de mers greoi pe dalele de piatră de pe marginea docului, se grăbiseră la timp să prevină o catastrofă ridicolă. Mă tem că i-am răspuns supărat, ca şi cum aş fi ştiut totul despre asta dinainte:

— Bine! Bine! Nu pot să fac totul deodată.

A rămas pe aproape, mormăind pentru sine până când vergele fuseseră coborâte din ordinul meu, iar el şi-a ridicat din nou vocea ceţoasă, groasă:

— Nimic nu se face prea curând! a observat el cu o privire critică spre latura foarte înaltă a depozitului. Ai o jumătate de liră în buzunar, domnule secund. Ar trebui să fii mereu atent la ferestre înainte să începi să înfrunţi cheiul cu vaporul tău.

A fost un sfat bun. Dar nu te poţi gândi la toate sau să prevezi contactele unor lucruri care par la fel de îndepărtate unele de altele ca stelele şi vârfurile de catarg.

32

Priveliştea vapoarelor acostate în câteva dintre docurile cele mai vechi din Londra mi-a sugerat întotdeauna imaginea unui cârd de lebede ţinute în curţile inundate ale unor sumbre case închiriate. Netezimea pereţilor ce înconjoară lacul întunecat pe care ele plutesc scoate în

evidenţă minunat eleganţa fluentă a liniilor pe care este construită carcasa unui vapor. Iuţeala acestor forme, menite să înfrunte vânturile şi oceanele, face, prin contrast cu marile grămezi de cărămizi, ca lanţurile şi cablurile cu care sunt andocate să pară foarte necesare, de parcă mai puţin de-atât nu le-ar putea împiedica să se ridice deasupra, peste acope-rişuri. Cea mai mică rafală de vânt, ce se strecoară pe la colţurile clădirilor din doc, îi stârneşte pe aceşti prizonieri încătuşaţi pe ţărmuri rigide, de parcă sufletul unui vapor este nerăbdător să fie pus în lanţuri. Carcasele cu catarge, uşurate de încărcătura lor, se neliniştesc la cel mai mic indiciu de libertate a vântului. Oricât de strâns ar fi acostate, ele hoinăresc puţin în locurile lor de andocare, legănând imperceptibil ansamblurile spiralate de parâme şi verge. Poţi să le detectezi nerăbdarea privind oscilaţiile vârfurilor de catarge, în contrast cu gravitatea nemişcată, lipsită de suflet a mortarului şi a pietrelor. Pe măsură ce treci pe lângă fiecare prizonier deznădăjduit legat de chei, zgomotul scârţâit, uşor, al tranchetelor de lemn pare un mormăit supărat. Dar, la urma urmei, poate e mai bine pentru vapoare să treacă printr-o perioadă de reţineri şi odihnă, după cum restricţiile şi introspecţia inactivităţii pot face bine unui suflet nesupus – nu că aş vrea să spun, într-adevăr, că vapoarele nu sunt supuse, ci, din contră, ele sunt creaţii credincioase, după cum pot depune mărturie atâţia bărbaţi, iar fidelitatea este o restricţie importantă, legătura cea mai puternică care este impusă încăpăţânării vapoarelor şi oamenilor pe globul acesta de pământ şi mare.

Intervalul de sclavie în docurile din jurul perioadei de viaţă a fiecărui vapor, cu sentimentul datoriei împlinite, făcea

parte efectiv din angrenajul acestei lumi. Docul este scena a ceea ce lumea ar putea considera cea mai serioasă parte din viaţa uşoară, atletică, oscilantă, a unui vapor. Dar există docuri şi docuri. Unele dintre ele sunt de o urâţenie înfricoşătoare. Nici caii sălbatici n-ar scoate de la mine numele unui anumit râu din nord al cărui estuar strâmt este neprimitor şi periculos şi ale cărui docuri sunt ca un coşmar de tristeţe şi nefericire. Ţărmurile lor dezolante sunt înţesate de structuri enorme de lemn, asemenea unor eşafoade, ale căror capete semeţe sunt învăluite periodic de noaptea infernală şi curajoasă a unui nor de praf de cărbune. Ingredientul cel mai important pentru a pune în funcţiune mecanismul lumesc este cel distribuit acolo în condiţiile tratării vapoarelor neajutorate cu mare cruzime. Închise în circuitele dezolante ale acestor bazine, ai putea crede că vapoarele se ofilesc şi mor ca păsările închise în cuşti murdare. Poate din cauza fidelităţii sale faţă de om, un vapor poate să reziste la foarte multe manevre greşite. Totuşi, am văzut şi vapoare care ieşeau din anumite docuri ca un prizonier care iese din temniţă pe jumătate mort, murdare, copleşite, îmbrăcate cu totul în praf, ai căror oameni îşi roteau globurile albe ale ochilor pe feţe negre şi îngrijorate, ridicate către un cer care, în aspectul său fumuriu şi murdar, părea să reflecteze aerul sordid al pământului de mai jos. Totuşi, un lucru s-ar putea spune despre docurile din portul din Londra de pe ambele maluri ale râului: în ciuda plângerilor despre echipamentul insuficient, a regulilor lor absolute, de eşecul (se spune) expedierilor rapide, nici un vapor nu a trebuit să iasă vreodată pe porţile docului într-o stare vecină cu leşinul. Londra este un port general de încărcare, aşa cum se cuvine în cazul celei mai mari capitale a lumii. Porturile generale de încărcare aparţin unei aristocraţii a locurilor

comerciale ale lumii şi Londra are, cât priveşte această aristocraţie, o fizionomie specială.

Absenţa pitorescului nu poate fi pusă în seama docurilor care se deschid spre Tamisa. În ciuda tuturor comparaţiilor mele cu lebede şi curţi ale caselor, nu se poate nega că fiecare doc sau grup de docuri de-a lungul laturii nordice a râului are propriul farmec. Începând de la micul şi tihnitul doc Sf. Caterina, care îşi continuă existenţa, umbrit şi rece ca un iaz liniştit între piscuri stâncoase, înconjurat de docurile londoneze venerabile şi înduioşătoare, care nu au nici măcar un singur grilaj în împrejurimile sale, şi în aroma mirodeniilor care pluteşte încă în atmosfera dintre depozite, cu celebrele sale pivniţe de vin – jos, în interesantul grup de docuri India de Vest, frumoasele docuri de la Blackwell, dincolo de intrarea Galleons Reach a docurilor Victoria şi Albert, chiar în vasta întunecime a marilor bazine din Tilbury, fiecare dintre locurile acestea de arest al vapoarelor are fizionomia sa specială, expresia sa. Iar trăsătura lor comună, care le conferă unicitate şi fermec, este aceea că ele sunt, în uti-litatea lor, romantice.

În felul lor, ele sunt tot atât de romantice precum râul pe care îl slujesc este diferit de toate celelalte fluvii comerciale din lume. Tihna docului Sf. Caterina, aerul de lume veche al docurilor londoneze îţi rămân în minte. Docurile de pe cursul inferior al râului, la travers de Woolwich, sunt impozante prin dimensiunile lor şi prin scala vastă a urâţeniei care îi ca-racterizează împrejurimile – o urâţenie atât de pitorească, încât devenea o încântare pentru ochi. Când se vorbeşte despre docurile Tamisei, ”frumuseţe” este un cuvânt vanitos, dar romantismul a

dăinuit prea mult pe acest râu ca să nu fi aruncat asupra malurilor lui o mantie de fascinaţie.

Vechimea portului aprinde imaginaţia oamenilor prin lungul lanţ de acţiuni aventuroase care şi-au avut originea în oraş şi au plutit în lume pe apele râului. Chiar şi cel mai nou doc, Tilbury, împarte din fascinaţia pe care i-o conferă alăturarea istorică. Regina Elisabeta a marcat unul dintre progresele sale acolo, nu o călătorie cu pompă şi ceremonial, ci un progres într-o problemă comercială care neliniştise multă vreme, într-un moment de criză al istoriei naţionale. Ameninţarea de atunci a fost uitată, iar Tilbury este acum cunoscut datorită docurilor sale. Deşi foarte moderne, datorită izolării şi depărtării lor pe mlaştina Essex, zilele de eşec care au precedat crearea lor le-a conferit un aer romantic. În zilele acelea, nu exista ceva mai izbitor decât bazinele vaste şi goale, înconjurate de mile întregi de cheiuri pustii şi şiruri de hangare de depozitare, unde două sau trei vapoare păreau pierdute ca nişte copii vrăjiţi într-o pădure de maca-rale pustii. Îţi dădeau o impresie de abandonare totală sau de eficienţă iro-sită. De la bun început, docurile Tilbury erau foarte eficiente şi gata să îndeplinescă sarcinile, dar poate că apăruseră prea devreme pe aceste câmpuri. Docurile Tilbury au înaintea lor un viitor măreţ. Ele nu vor compensa niciodată o lipsă de mult simţită (conform expresiei sacramentale care este aplicată în cazul căilor ferate, a tunelelor, ziarelor şi a cărţilor princeps). Au apărut prea devreme pe aceste câmpuri. Lipsa nu va mai fi simţită niciodată pentru că, neîngrădite de piedicile fluxului, uşor accesibile, minunate şi dezolate, ele sunt deja acolo, pregătite să preia şi să păstreze vapoarele cele

mai mari care plutesc pe ape. Ele sunt demne de cel mai vechi port fluvial din lume.

şi, să spun drept, în ciuda tuturor criticilor aruncate asupra companiilor de andocare, celelalte docuri ale Tamisei nu sunt o ruşine pentru un oraş care are o populaţie mai numeroasă decât anumite comunităţi de naţiuni. Dezvoltarea Londrei ca port bine dotat a fost lentă, dar nu nedemnă de o mare capitală, de un mare centru de distribuţie. Nu trebuie să uităm că Londra nu are susţinerea marilor districte industriale sau a marilor câmpuri de exploatare naturală. În această privinţă, diferă de Liverpool, Cardiff, Newcastle, Glasgow. Şi tot din această privinţă, Tamisa diferă de Mersey, Tyne sau Clyde. Este un râu istoric, un râu romantic care curge printr-un centru de tranzacţii comerciale importante şi, în ciuda tuturor criticilor venite din partea administraţiei fluviale, eu cred că dezvoltarea sa a fost demnă de rangul pe care îl deţine. Vreme îndelungată, fluviul însuşi a reuşit să împace destul de uşor traficul maritim şi pe cel de coastă. Aşa se întâmpla în vremurile în care, în partea numită Iazul, chiar mai jos de Podul Londrei, vasele acostate cu etrava şi pupa în contra curentului formau o masă solidă, ca o insulă acoperită de o pădure de copaci sfrijiţi, desfrunziţi. Şi, când schimburile comerciale deveniseră prea importante pentru fluviul acela, s-au format docurile Sf. Caterina şi docurile Londrei, creaţii minunate care răspund nevoilor timpurilor lor. La fel s-ar putea spune despre celelalte lacuri artificiale pline de vapoare care intră şi pleacă pe drumul principal spre toate colţurile lumii. Eforturile căilor na-vigabile imperiale sunt continuate de la o generaţie la alta, pe timp de zi sau de noapte. Nimic nu-i poate opri industria neadormită decât

lăsarea unei ceţe grele, care îmbracă fluviul înţesat într-o mantie de nemişcare impenetrabilă.

După încetarea treptată a tututror zgomotelor şi mişcărilor de pe râul credincios, se mai aude numai sunetul clopotelor vapoarelor, misterios şi înăbuşit în aburul alb care pluteşte între podul Londrei până la Nore, mile de-a rândul, într-un ţiuit decrescendo, până la punctul în care estuarul se lărgeşte în Marea Nordului, iar vapoarele ancorate sunt împrăştiate rar în canalele încadrate de bancurile de nisip de la gura Tamisei. De-a lungul poveştii lungi şi glorioase despre anii de grea deservire a râului pentru oamenii lui, acestea sunt singurele momente de relaxare.

33

Vaporul andocat, înconjurat de cheiuri şi zidurile depozitelor, are înfăţişarea unui prizonier care se gândeşte la libertate în tristeţea unui spirit liber care a fost încătuşat. Lanţuri, cabluri şi frânghii rezistente îl ţin legat de stâlpii de piatră de la marginea unui ţărm pavat, iar un şef de staţionare, cu nasturi de alamă la haină, se plimbă încoace şi-ncolo, ca un temnicer bătut de vânturi şi îmbujorat, care aruncă priviri atente şi geloase asupra docului ce ţine încătuşat un vapor nemişcat şi inofensiv, de parcă se pierde în regrete adânci ale zilelor sale de libertate şi pericol de pe mare.

Muşuroiul de renegaţi – şefi de doc, şefi de acostare, portari şi aşa mai departe – pare să nu aibă deloc încredere în resemnarea vaporului captiv. Se pare că nu există destule lanţuri şi frânghii care să le liniştească grijile despre imobilizarea sigură a vapoarelor libere de pământul puternic, noroios, înrobit.

— Ai face mai bine să mai pui încă cot de parâmă la pupa, domnule secund! este propoziţia pe care ei o rostesc cel mai des.

Eu le spun renegaţi pentru că cei mai mulţi dintre ei au fost marinari la vremea lor. De parcă infirmităţile bătrâneţii – părul cărunt, ridurile de la coada ochilor, venele cu noduri de la mâini – ar fi simptomele otrăvurilor morale, ei colindă cheiurile cu aerul şiret că îşi desfată privirile pe spiritul frânt al prizonierilor nobili. Ei vor mai multe apărătoare, mai multe frânghii fixatoare, vor mai multe arcuri, mai multe piedici, mai multe lanţuri, vor să facă vapoare cu suflete volatile, la fel de nemişcate precum blocurile pătrate de piatră. Lupii aceştia de mare decăzuţi rămân în picioare pe pavajul noroios, cu şiruri lungi de vagoane feroviare care îşi unesc aparatele de cuplare în spatele lor şi trimit priviri răuvoitoare asupra vaporului tău, de la troliu şi până la partea superioară a bolţii pupei, singura lor dorinţă fiind aceea de a tiraniza biata creatură sub haina ipocrită a bunăvoinţei şi preocupării. Ici-colo, apar macarale cu încărcătură, care seamănă cu instrumente de tortură pentru vapoare, leagănă cârlige crude la capătul unor lanţuri lungi. Găşti de muncitori ai docului mişună cu picioarele lor noroioase pe cheiuri. Este o privelişte emoţionantă, a atâtor oameni de pe pământul acesta, pământeni cărora nu le-a păsat niciodată de un vapor, păşind greu pe corpul lui

neajutorat, cu încălţările lor cu ţinte, brutali şi fără nici o grijă.

Din fericire, nimic nu poate să strice frumuseţea unui vapor. Sentimentul de întemniţare, sentimentul de ghinion groaznic şi degradant, ce pune stăpânire pe o creatură cu înfăţişare frumoasă şi în care poate avea încredere, însoţeşte numai vapoarele acostate în docurile din marile porturi europene. Simţi că sunt încătuşate pe nedrept, ca să fie vânate de la un debarcader la altul, într-un iaz pătrat, întunecat şi unsuros, cu apă neagră, drept recompensă crudă la finalul călătoriei credincioase.

Vaporul ancorat într-o radă deschisă, alături de şlepuri încărcate, cu tachelajul care îşi leagănă greutatea deasupra traversei, îşi realizează în libertate una dintre funcţiile vieţii lui. Nu există nici o reţinere, are destul spaţiu: apă curată în jur şi un cer curat deasupra catargelor, cu priveliştea dealurilor verzi şi golfurilor încântătoare care se deschide în jurul ancorajului ei. Nu este abandonat de oamenii lui la mila celor de pe uscat. El încă îi mai adăposteşte şi este îngrijit de micul grup devotat şi simţi că o să plutească printre promontorii şi o să dispară. Numai în doc, acasă, rămâne abandonat şi răpit de libertatea lui prin toate şiretlicurile oamenilor care nu se gândesc decât la expedieri rapide şi încărcături profitabile. De-abia atunci umbrele odioase, rectangulare ale pereţilor şi acoperişurilor cad asupra punţilor cu averse de funingine.

Pentru un om care n-a văzut niciodată nobilitatea, puterea şi eleganţa extraordinară pe care generaţiile devotate de constructori de nave le-au dezvoltat de la ungherele pure ale sufletelor lor simple, priveliştea ce a putut fi zărită

acum douăzeci de ani a unei flote mari de clippere acostate de-a lungul laturii nordice a docului New South era un spectacol însufleţitor. Atunci, ele ocupau cam un sfert de milă, de la porţile şantierului naval păzite de poliţişti, într-o perspectivă lungă, asemănătoare unei păduri de catarge, legate două câte două de multe debarcadere solide de lemn. Cu semeţia lor, vergele făceau ca hangarele de fier striat să pară mai scunde, cu bastoanele de bompres întinse departe peste ţărm, cu figurile galionului alb cu auriu aproape orbitoare în puritatea lor se ridicau deasupra cheiului drept, lung, deasupra noroiului din lateralul debarcaderului, unde se zăresc figurile preocupate ale grupurilor şi oamenilor singuri care se mişcă încolo şi-ncoace, neliniştite şi negre de funingine sub imobilitatea lor semeaţă.

La vremea fluxului, vedeai cum unul dintre vapoarele încărcate cu pui graşi părăsea rândurile plutind în regiunea liberă al docului, legat cu frânghii întunecate şi subţiri, ca primele fire ale pânzei unui păianjen, care se întind de la prora şi la cart până la stâlpii de acostare de pe ţărm. Acolo, elegant şi nemişcat, ca o pasăre pe punctul de a-şi întinde aripile, a aşteptat până când, la deschiderea porţilor, un remorcher sau două se repezeau înăuntru zgomotos, planând deasupra cu un aer de agitaţie şi solicitudine şi-l trăgea spre râu, dirijându-l şi conducându-l pe sub poduri deschise, prin porţi asemănătoare unor diguri, dintre capetele plate ale debarcaderului, cu o mică pajişte verde înconjurată de prundiş şi un catarg alb de semnalare cu o vergă şi un pic, fluturând câteva steaguri albastru şters, roşu sau alb.

Docul New South (acesta era numele lui oficial), în jurul căruia sunt centrate amintirile mele profesionale de la

începutul carierei, aparţine, împreună cu alte două bazine mult mai mici şi mai vechi, denumite import şi respectiv export, amândouă deja părăsite de măreţia tranzacţiilor lor co-merciale, grupului de docuri India de Vest. Pitoreşti şi curate, aşa cum sunt docurile, bazinele acestea gemene trimit, unul lângă altul, luciul negru al apei lor sticloase, deabia populate de câteva vapoare dezarmate la geamandură sau ascunse departe unele de altele, la marginea hangarelor, în colţuri ale cheiurilor goale, unde păreau să doarmă liniştite şi îndepărtate, neatinse de freamătul afacerilor omeneşti – mai degrabă în retragere decât în captivitate. Bazinele acelea îmbietoare erau stranii şi înduioşătoare, pustii şi tăcute, fără să etaleze macarale în mod agresiv, fără instrumente grăbite şi active pe malurile sale înguste. Nici o linie ferată nu le împo-vărează. Cetele de muncitori care mergeau de-a valma, stângaci, în jurul depozitelor de încărcătură ca să mănânce în pace din batistele roşii de bumbac aveau aerul că stau la un picnic pe malul unui iaz izolat de munte. Bazinele acelea erau foarte odihnitoare (şi aş putea spune că erau şi foarte neprofitabile) şi acolo era singurul loc unde căpitanul unuia dintre va-poarele implicate în activitatea chinuitoare, obositoare, zgomotoasă, din docul New South, care era la depărtare de numai câţiva iarzi, putea să scape la ora cinei ca să se plimbe, nestingherit de oameni şi afaceri, me-ditând (dacă vroia), la vanitatea tuturor lucrurilor lumeşti. La un moment dat, trebuie să se fi săturat de bătrânul, bunul şi lentul Indian de Vest, cel cu tipul de pupa pătrată, care, ne-am putea imagina, le făcuse prizoniere cu tot atât de multă indiferenţă, de parcă ar fi înfruntat loviturile valurilor cu prora lui directă, sinceră, şi zahărul vomitat, romul, melasa, cafeaua sau lemnul colorat, calme cu troliul şi tachelajul lor. Dar când i-

am cunoscut eu, nu găseai nici urmă de exporturi şi toate importurile pe care le-am văzut erau nişte încărcături rare de lemn tropical, bare enorme, cioplite grosolan din trunchiuri de fier crescute în pădurile din jurul Golfului Mexic. Rămâneau una peste alta, în grămezi de trunchiuri puternice şi era greu de crezut că toată masa aceea de copaci morţi şi curăţaţi de scoarţă ieşise dintre coastele unui mic vapor subţire, inocent care ar fi putut purta pe prora lui frumoasă la fel de bine numele unei femei plăcute – Ellen cutare sau Annie cutare. Dar, în general, acesta era cazul unui caric descărcat. Odată împrăştiat peste tot pe chei, părea imposibil ca toate barele să fi fost scoase din vasul acela.

Bazinele acestea, în care eu nu am avut niciodată norocul să obţin un loc de andocare după o călătorie mai mult sau mai puţin arzătoare, erau, în lumea ocupată a docurilor, nişte unghere liniştite, senine. Se observa însă dintr-o privire că oamenii şi vapoarele nu se grăbeau niciodată într-acolo. Erau atât de liniştite încât, amintindu-mi de toate, aproape că mă îndoiesc că au existat vreodată locuri de odihnă unde vapoarele obosite puteau să viseze, locuri de meditaţie mai degrabă decât de lucru, unde vapoarele rele – cele ţâfnoase, cele leneşe, cele ude, bărcile maritime proaste, cârmacii rebeli, cele capricioase, cele încăpăţânate, cele care, în general, nu se lăsau conduse – aveau destul timp să-şi amintească şi să se căiască de păcatele lor, triste şi goale, cu hainele lor închiriate şi dezbrăcate de pânza de catarg, cu tot praful şi cenuşa din atmosfera Londrei pe vârfurile lor de catarg. N-am nici o îndoială că cel mai rău vapor s-ar căi dacă i s-ar acorda vreodată ocazia. Am cunoscut prea multe vapoare. Nici o navă nu este rea pe de-a-ntregul şi acum, că

trupurile lor, care înfruntaseră cu vitejie atâtea furtuni, au fost şterse de pe faţa mării de un nor de abur, răul şi binele împreună, într-o învălmăşire de lucruri care şi-au încheiat serviciul, nu e nimic rău în a afirma că, în generaţiile acestea dispărute de servitori plini de solicitudine, nu a existat vreodată un suflet care putea fi salvat cu adevărat.

Fără îndoială că în docul New South nu există timp pentru remuşcări, introspecţie, căinţă sau alt fenomen al vieţii interne, fie pentru vapoarele prizoniere, fie pentru căpitanii lor. De la şase dimineaţa până la şase seara munca grea a închisorii, care răsplăteşte curajul vapoarelor ce câştigă portul, continuă în ritm susţinut, mari pachete de încărcătură care se bălăbăne peste drugi, ca să cadă apoi ca plumbul în tambuchi, la semnul mâinii unui operator de pasarelă. În zilele acelea minunate (şi ultimele) ale clipperelor elegante, frumoase ca aspect şi, ei bine, plăcut de manevrat, docul New South era în special un doc de trimitere a încărcăturii spre colonii. Unele erau mai frumoase decât altele, aveau (ca să mă exprim blând) cam multe catarge, de la toate se aştepta să realizeze călătorii bune şi, din tot acel şir de vapoare, al cărui greement alcătuia pe fundalul cerului o reţea groasă, enormă, şi alămurile ce sclipeau aproape la fel de departe cât pătrundea ochiul poliţistului de la poartă, cu greu exista vreunul care să fi ştiut despre existenţa unui alt port dintre toate porturile de pe întinsul pământului, decât de Londra şi Sydney, sau Londra şi Melbourne, sau Londra şi Adelaide, poate adăugându-se Hobart Town în cazul celor de tonaj mai mic. Aproape că ai fi putut crede, aşa cum spunea mereu secundul cu favoriţi cărunţi despre bătrânul ”Duce de S.”, că ştiau drumul spre antipozi mai bine decât

pe propriii căpitani, care an de an le lua din Londra – oraşul captivităţii lor – spre un port australian unde, acum douăzeci şi cinci de ani, deşi acostate destul de bine şi de strâns de debarcaderele de lemn, nu se simţeau prizoniere, ci musafiri respectaţi.

34

Oraşele de la antipozi, care pe atunci nu erau la fel de frumoase ca în zilele noastre, au început să fie mai interesate de transportul naval, de legăturile rapide cu ”acasă”, al căror număr confirma sentimentul importanţei lor tot mai mari. L-au transformat într-o parte integrantă a vieţii lor de zi cu zi. Aşa se întâmpla mai ales în Sydney, unde, din inima frumosului oraş, din perspectiva oferită de străzile importante, se vedeau clipperele de lână acostate la cheiul circular – nu exista nici un doc –, închisoare, înconjurat de ziduri, doar partea componentă a unuia dintre golfurile cele mai plăcute, mai frumoase, vaste şi sigure de sub soare. În locurile de andocare, ce sunt rezervate întotdeauna pentru aristocraţia mărilor, sunt staţionate vapoare minunate, vapoare mari şi destul de impunătoare – astăzi aici şi săptămâna viitoare deja plecate, în vreme ce încărcătura generală, emigrantă, şi clipperele trecătoare din vremurile mele, armate cu verge grele şi construite într-un stil plăcut, rămâneau luni de-a rândul împreună aşteptându-şi încărcătura de lână. Numele lor obţineau rangul de cuvinte ce aparţineau

comunităţii. Duminica şi în zilele de sărbătoare, cetăţenii coborau de-a valma, cu in-tenţia de a vizita vapoarele, iar ofiţerul singuratic care era de rând se consola făcând pe ghidul – în special pentru cetăţenele cu purtări alese şi cu un dezvoltat simţ al distracţiei pe care o puteau obţine de la inspectarea cabinelor şi saloanelor vaporului. Se vedea sclipirea câtorva dintre piani-nele neacordate – mai multe sau mai puţine – care pluteau în afara porturilor până când lămpile cu gaz începeau să licărească pe străzi, şi paznicul de noapte al vaporului, venind somnoros la post, după siesta nesatisfăcătoare, cobora steagurile şi lega o lanternă aprinsă la ieşirea de pe pasarelă. Noaptea se lăsa repede peste vapoarele tăcute, cu echipajele la ţărm. La finele unui urcuş scurt, dar abrupt, de lângă cârciuma Capul Regelui, patronată de bucătarii şi ospătarii flotei, se aude la intervale re-gulate vocea unui bărbat care strigă, la capătul străzii George, unde birturile ieftine (şase pence o masă) erau ţinute de chinezi (La Sunkumon nu era prea rău), ”Babic cald!” L-am ascultat ore în şir pe negustorul acesta ambulant perseverent (mă întreb dacă a murit sau s-a îmbogăţit), în timp ce şedeam pe traversa bătrânului ”Duce de S.” (a murit, bietul de el! – o moarte violentă pe coasta Noii Zeelande), fascinat de monotonia, uniformitatea, stridenţa strigătului repetat şi atât de exasperat de vraja absurdă, încât mi-aş fi dorit ca omul acela să se înece cu o înghiţitură din propria marfă infamă şi să moară.

Să fii paznicul de noapte al unui vapor captiv (deşi respectat) este o muncă stupidă, bună numai pentru un bătrân, îmi spuneau tovarăşii mei. Şi, în general, chiar era încredinţată celor mai bătrâni dintre marinarii în putere din echipajul vaporului. Dar, uneori, nici cel mai în vârstă şi

nici alţi marinari destul de statornici nu erau de găsit. Echipajele navale erau destul de şirete ca să dispară imediat în vremurile acelea. Aşa că, poate din cauza tinereţii mele, a inocenţei şi a înclinaţiilor meditative (care mă făceau uneori mai zăbavnic în activităţile mele din jurul greementului), am fost brusc nominalizat, pe tonul cel mai diabolic al secundului nostru, domnul B, pentru această situaţie de invidiat. Nu regret experienţa. În timpul străjii neclintite de noapte, spiritul nocturn al oraşului cobora de pe străzi spre malul apei: huliganii care fugeau în bande să pună capăt unei neînţelegeri printr-o bătaie sănătoasă, departe de poliţie, într-un grup ne-desluşit, ascuns pe jumătate de grămezile de încărcătură, cu sunetele loviturilor – un geamăt din când în când, tropăitul picioarelor şi strigătul ”E timpul!” care se ridică deodată deasupra murmurelor sinistre şi animate – borfaşi nocturni, urmăriţi sau urmăritori, cu un ţipăt înăbuşit, urmat de o tăcere adâncă, sau care se strecoară tiptil ca nişte fantome şi mi se adresează de pe cheiul de mai jos în tonuri misterioase, în propoziţii de neînţeles. Şi taximetriştii, care, de două ori pe săptămână, în noaptea în care vasul de pasageri al companiei A.S.N. era programat să ajungă, înşiruiau un batalion de lămpi aprinse vizavi de vapor, erau foarte amuzanţi în felul lor. Coborau de pe cornişe şi îşi spuneau unul altuia poveşti necuviincioase în limbaj rasist, din care auzeam, în timp ce şedeam fumând pe tambuchiul principal, fiecare cuvânt ce trecea de parapet cu claritate. Odată, am purtat o conversaţie intelectuală de aproximativ o oră sau mai mult cu o persoană pe care nu o vedeam clar, un domn din Anglia, spunea el într-o o voce cultivată, eu find pe punte, iar el pe chei, şezând pe cutia unui pian (descărcat din cala noastră chiar în după-amiaza aceea), şi care fuma un

trabuc ce mirosea foarte bine. În discuţia noastră, am atins subiecte precum ştiinţa, politica, istoria naturală şi cântăreţii de operă. Apoi, după ce a remarcat brusc: ”Pari destul de inteligent, prietene!” m-a informat cu asprime că se numea dl. Senior şi apoi a plecat, spre hotel bănuiesc. Umbre! Umbre! Cred că, în timp ce se întorcea sub stâlpul de felinar, am văzut un favorit alb. Gândul că, în cursul firesc al naturii, el a murit deja până acum, mă şochează. Nu aveam nici o obiecţie faţă de inteligenţa lui, decât, eventual, puţin dogmatism. Şi îl chema Senior! Domnul Senior!

Oricum, poziţia aceasta avea dezavantajele ei. În timp ce stăteam de pază somnoros, ferindu-mă de ploaie, sub deschizătura pupei, într-o noapte de iulie întunecată, ca de iarnă, cu mugete de furtună, ceva ce semăna cu un struţ s-a repezit în sus pe pasarelă. Spun că era ca un struţ pentru că creatura aceea, deşi fugea pe două picioare, părea să se ajute în goana ei şi de o pereche de aripi scurte. Totuşi, era un bărbat, numai că haina lui, ruptă la spate şi cu cele două jumătăţi fluturând deasupra umerilor, îi dădea aspectul acela ciudat şi asemănător cu al unei păsări. Cel puţin bănuiesc că era vorba de haina lui, pentru că era imposibil să-l văd clar. Nu-mi pot imagina cum a reuşit să vină direct spre mine, în viteză şi fără să se împiedice de puntea ciudată. Cred că vedea prin întuneric mai bine decât o pisică. M-a copleşit cu rugăminţi fierbinţi să-l las să se adăpostească în teuga noastră până dimineaţă. Eu am urmat ordinele stricte pe care le primisem şi i-am refuzat cererea, la început cu blândeţe, dar din ce în ce mai sever pe măsură ce el insista cu neruşinare.

— Pentru numele lui Dumnezeu, lasă-mă, colega! Mă urmăresc mai mulţi indivizi, iar eu am pus mâna pe un ceas de buzunar.

— Pleacă de aici, i-am spus.

— Nu fi dur cu un prieten, bătrâne! s-a văitat el cu jale.

— Pleacă pe ţărm imediat. M-ai auzit?

Tăcere. Părea să se fi făcut mic de frică, mut, de parcă ar fi rămas fără cuvinte de durere. Apoi, bang! a urmat o zguduire şi o fulgerare puternică de lumină, în urma căreia a dispărut, lăsându-mă întins pe spate şi cu cea mai mare vânătaie la ochi pe care a primit-o cineva în timp ce-şi îndeplinea cu credinţă datoria. Umbre! Umbre! Sper că a scăpat de duşmanii de care fugea şi trăieşte înfloritor până în ziua de azi. Dar avea un pumn foarte greu şi o ţintă deosebit de precisă pe întuneric.

Am mai avut şi alte experienţe, mai puţin dureroase şi mai amuzante, în cea mai mare parte, dintre care una care pare dramatică. Dar cea mai minunată experienţă dintre toate era însuşi domnul B., secundul nostru.

Mergea pe ţărm în fieare noapte ca să se întâlnească în salonul unui hotel cu prietenul lui bun, secundul de pe vaporul ”Cicero”, acostat de partea cealaltă a cheiului circular. Târziu în noapte, auzeam de departe paşii lor împiedicaţi şi vocile care se înălţau în certuri nesfârşite. Secundul de pe ”Cicero” îi făcea o vizită la bord prietenului său. Îşi continuau discuţiile lipsite de sens şi zăpăcite pe un ton de adâncă prietenie, vreme de o jumătate de oră, sau chair mai mult, la capătul dinspre ţărm al pasarelei

noastre, iar apoi îl auzeam pe domnul B. cum insista că trebuie să-l vadă pe celălalt la bordul vaporului lui. Şi plecau, iar vocile lor se auzeau spo-rovăind prin port, pentru că ei conversau în continuare afabil. Nu numai o dată, s-a întâmplat ca ei să străbată astfel distanţa de trei sau patru ori, fiecare vizitându-l pe celălalt la bord din pură şi dezinteresată afecţiune. Apoi, în epuizarea lor, sau poate într-un moment de uitare, reuşeau să se despartă şi, una câte una, scândurile lungii noastre pasarele se îndoiau şi scârţâiau sub greutatea domnului B., care venea în cele din urmă la bord.

Pe traversă, silueta lui voinică se oprea şi rămânea în picioare, legănându-se.

— Paznic!

— Domnule!

Pauză.

Aştepta un moment de stabilitate, înainte de a negocia cu cele trei trepte ale scării interioare, de pe traversă pe punte. Iar paznicul, învăţat din experienţă, se stăpânea să ofere un ajutor care ar fi fost considerat, exact în acel moment al întoarcerii secundului, o insultă. Dar am tremurat de multe ori de teamă să nu-şi rupă gâtul. Era un om greu.

Apoi, într-un avânt şi cu o cădere greoaie, cobora. Nu a trebuit niciodată să se ridice de jos, dar îi trebuia cam un minut să-şi revină după coborâre.

— Paznic!

— Domnule!

— Căpitanul e la bord?

— Da, domnule!

Pauză.

— Câinele e la bord?

— Da, domnule!

Pauză.

Câinele nostru era o bestie sfrijită şi neplăcută, care semăna mai degrabă cu un lup bolnav decât un câine, şi n-am mai observat ca domnul B. să fi manifestat altădată cel mai mic interes faţă de soarta animalului. Dar punea mereu întrebarea aceea.

— Dă-mi braţul tău să mă sprijin.

Eram întotdeauna pregătit pentru cererea aceasta. Se sprijinea greu pe mine, până când ajungea destul de aproape de uşa cabinei ca să apuce mânerul. Atunci, dintr-o dată, dădea drumul braţului.

— E de ajuns. Mă descurc de acum.

şi se descurca. Reuşea să găsească drumul până la cabină, să aprindă lampa, să se bage în pat, ah – şi să iasă din el când îl strigam eu la cinci şi jumătate, primul om pe punte, ducându-şi ceaşca cu cafea matinală la buze cu o mână sigură, pregătit pentru muncă de parcă ar fi dormit buştean zece ore încheiate – un secund mult mai bun

decât unii bărbaţi care nu puseseră în viaţa lor grog pe limbă. Reuşea să facă toate acestea, dar nu a reuşit niciodată să izbândească în viaţă.

Numai o dată s-a întâmplat să nu reuşească să apuce mânerul uşii de prima dată. A aşteptat o clipă, a încercat din nou, dar nici atunci nu a reuşit. Se lăsa tot mai greu pe braţul meu. A oftat încet.

— La naiba cu mânerul ăsta!

Fără să-mi dea drumul, şi-a întors faţa luminoasă, aşa cum luna plină străluceşte ziua.

— Mi-aş dori să fie în largul mării! a mormăit sălbatic.

— Da, domnule!

Simţeam nevoia să spun ceva, pentru că el atârna de mine de parcă ar fi fost pierdut, respirând greu.

— Porturile nu sunt bune de nimic – vapoarele putrezesc, oamenii se duc la dracu’!

Eu am rămas nemişcat, iar el a repetat după o vreme, cu un oftat.

— Mi-aş dori să fie în largul mării, să plece de aici!

— Şi eu, domnule! am îndrăznit eu.

Ţinându-se de umărul meu, s-a întors spre mine.

— Tu! Ce te interesează pe tine unde se află? Tu nu... bei!

Şi, chiar în noaptea aceea, ”a reuşit” în cele din urmă. A apucat mânerul. Dar nu a reuşit să-şi aprindă lampa (nici nu cred că a încercat), deşi de dimineaţă a fost primul pe punte, ca de obicei, cu ceafa lui de taur, cu părul cârlionţat, privind ferm, cu expresia lui diabolică, spre muncitorii care se apucau de treabă.

L-am reîntâlnit zece ani mai târziu, din întâmplare, pe neaşteptate, pe stradă, când ieşea din biroul destinatarului meu. Nu l-aş fi uitat niciodată, datorită expresiei lui ”Mă descurc acum!” M-a recunoscut imediat, şi-a amintit numele meu şi vaporul pe care servisem sub ordinele lui. M-a mă-surat din priviri, din cap până-n picioare.

— Ce faci aici? m-a întrebat.

— Comand un vapor mic, i-am spus eu, şi încarc de aici pentru Mauritius. Apoi, fără să mă gândesc, am adăugat: Dumneavoastră ce mai faceţi, domnule B.?

— Eu, a început el, privindu-mă ferm, cu rânjetul lui diabolic, eu caut ceva de lucru.

Simţeam că mai bine mi-aş fi muşcat limba. Părul lui cârlionţat ca pana corbului încărunţise. Era la fel de scrupulos de curat ca şi înainte, dar îngrozitor de jerpelit. Avea cizmele lucioase tocite la călcâi. Dar m-a iertat şi am plecat împreună într-o birjă ca să luăm cina la bordul navei mele. A inspectat-o conştiincios, a lăudat-o din toată inima, iar pe mine m-a felicitat pentru comanda mea cu sinceritate desăvârşită. În timpul cinei, când i-am oferit vin şi bere, el a scuturat din cap şi, pentru că, de pe scaunul meu, îi trimiteam priviri interogative, a murmurat încet:

— Am renunţat la toate astea.

După cină, ne-am urcat din nou pe punte. Părea că nu se putea desprinde de vapor. Noi instalam nişte velaturi inferioare noi, iar el a mai zăbovit, aprobând, dând sugestii, oferindu-mi sfaturi în vechiul său stil. Mi s-a adresat de două ori cu ”băiatul meu”, dar s-a corectat imediat cu ”căpitane”. Secundul meu urma să mă părăsească (ca să se căsătorească), dar i-am ascuns acest lucru domnului B., mi-era teamă că o să mă roage emoţionant să-i ofer postul, iar eu n-aş fi putut să-l refuz. Mi-era teamă. Mi-ar fi fost imposibil să-i dau ordine domnului B. Şi sunt sigur că nici el nu le-ar fi urmat multă vreme. N-ar fi reuşit şi acest lucru, deşi a reuşit să se lase de băutură – prea târziu.

În cele din urmă, şi-a luat rămas-bun. În timp ce-i urmăream silueta voinică, cu gâtul de taur, îndepărtându-se în lungul străzii, mă întrebam cu inima cât un purice dacă mai avea în buzunar ceva mai mult decât chiria pentru o noapte. Şi am înţeles că, dacă aveam să-l strig chiar în clipa aceea, nici măcar nu şi-ar fi întors capul. Nici el nu mai este decât o umbră, dar mi se pare că mai aud cuvintele pe care le-a rostit pe puntea luminată de razele lunii a bătrânului ”Duke”:

— Porturile nu sunt bune de nimic – vapoarele putrezesc, oamenii se duc la dracu’!

”Vapoare”! a exclamat un bătrân marinar în haine curate de uscat. ”Vapoare”, iar privirea lui ageră, întorcându-se de la faţa mea, a pornit de-a lungul priveliştii de galioane minunate care la sfârşitul anilor şaptezeci se înălţau în şiruri compacte deasupra pavajului noroios de la marginea docului New South – ”vapoarele sunt bune, dar oamenii din ele...”.

Cel puţin cincizeci de carcase, modelate în stiluri ale frumuseţii şi vitezei – carcase de lemn, de fier, care exprimă prin formele lor cele mai înalte realizări ale construcţiei moderne de vapoare – sunt acostate toate în şir, cu etrava lângă chei, de parcă ar fi fost adunate acolo pentru o expo-ziţie, nu a unei mari industrii, ci a unei arte frumoase. Aveau culorile gri, negru, verde închis, cu o fâşie îngustă de mulură galbenă, care le defineşte abaterea, sau cu un rând de baborduri vopsite, care împodobesc cu decoraţii războinice coastele lor de purtătoare de încărcătură, care nu ar putea cunoaşte nici un triumf decât cel al vitezei cu care duceau o povară, nici o altă glorie decât aceea a unui serviciu îndelungat, nici o altă victorie decât cea a întrecerii nesfârşite şi obscure cu marea. Marile carcase goale, cu calele măturate, abia ieşite dintr-un doc uscat, cu vopseaua lucind proaspăt, pluteau cu laturile lor înalte, cu demnitate masivă, alături de di-gurile de lemn, arătând mai degrabă ca nişte clădiri inamovibile decât ca nişte lucruri proiectate să plutească. Altele, pe jumătate încărcate, foarte aproape de a-şi recăpăta adevărata fizionomie maritimă a unui vapor adus la linia de încărcare, păreau mai accesibile. Pasarelele lor, cu o înclinaţie mai puţin abruptă, păreau să-i incite pe marinarii care se aflau în căutarea unui loc de muncă să

urce la bord şi să-şi ”încerce norocul” cu secundul, gardianul eficienţei unui vapor. Ca şi cum ar fi vrut să rămână neobservate între surorile lor mai înalte, două sau trei nave ”terminate” pluteau mai jos, cu un aer de încordare la cureaua parâmelor lor orizontale, lăsând la vedere punţile debarasate şi tambuchii acoperiţi, şi se pregăteau să-şi scoată primele pupa din rândurile muncitoare, etalând adevărata graţie a formelor pe care numai o corectă înclinare longitudinală o poate conferi unui vapor. Şi, pentru un sfert de milă, de la poarta şantierului naval şi până în colţul cel mai îndepărtat, unde bătrânul vas greoi adăpostit acolo, ”Preşedintele” (vapor de instrucţie, pe atunci, la Rezervele Navale), îşi freca latura lui de fregată de piatra cheiului, deasupra tuturor acestor carcase, pregătite şi în acelaşi timp nepregătite, cu o sută cincizeci de catarge semeţe, mai mult sau mai puţin, care îşi întindeau reţeaua greementului ca o plasă imensă, în ale cărei ochiuri mici, ce păreau negre pe fundalul cerului, vergele lui grele păreau încâlcite şi suspendate.

Era o adevărată privelişte. Cel mai umil vapor de pe apă emoţionează un marinar prin fidelitatea vieţii lui, iar în locul acesta vedeai aristocraţia vapoarelor. Era o adunare nobilă a celor mai frumoase şi mai rapide vapoare, fiecare purtând la prora emblema gravată a numelui, ca într-o galerie de forme de ghips, siluete feminine cu coroane murale, femei cu rochii vaporoase, cu fileuri aurii în păr sau eşarfe albastre în jurul taliei, întinzând braţele rotunjite de parcă doreau să indice direcţia, capete masculine cu coifuri sau descoperite, mulţi războinici, regi, oameni de stat, lorzi şi prinţese, toţi albi din cap până-n picioare, şi ici-colo figura cu turban, împodobit cu multe

culori, al vreunui sultan estic sau a unui erou, toţi în-clinaţi în faţă sub panta unor bompresuri mari, ca şi cum ar fi fost nerăbdători să înceapă o altă călătorie de 11.000 de mile în poza lor puţin înclinată. Acestea erau chipurile minunate ale celor mai frumoase vapoare de pe apă. Dar de ce, decât că efigiile acelea împărţeau cu noi indiferenţa lor rătăcitoare din dragoste de viaţă, ar trebui să încercăm să reproducem în cuvinte o impresie a cărei fidelitate nu poate fi evaluată de nici un cri-tic şi nici un judecător, din moment ce o asemenea dovadă de dibăcie în materie de construcţii navale şi de cioplire a figurilor galionului, aşa cum se vedea ea de la un ca-păt de an la altul în galeria în aer deschis a docului New South, nu va mai fi văzută de vreun om vreodată? Mulţimea aceea răbdătoare, ştearsă, de regine şi prinţese, de regi şi războinici, de femei alegorice, de eroine şi oameni de stat, de zei păgâni, încoronaţi, cu coifuri, cu capetele descoperite, a fugit de pe mare pentru totdeauna, întinzându-şi până la ultimul braţele rotunjite, frumoase, deasupra spumei năvalnice, întinzându-şi suliţele, săbiile, scuturile, tridenţii în aceeaşi atitudine neobosită, ce tinde mereu înainte. Şi nu mai rămâne nimic, decât poate sunetul numelor lor, care mai zăboveşte încă în mintea câtorva oameni, deşi dispărute acum multă vreme de pe prima pagină a cotidianelor londoneze, de pe marile anunţuri din gările feroviare şi de pe pereţii birourilor navale, din minţile marinarilor, şefilor de docuri, piloţilor şi re-morcherilor, din strigătele vocilor aspre şi fâlfâitul steagurilor de semnalare, schimbate între vapoarele care se apropie unul de celălalt şi se depărtează în imensitatea deschisă a mării.

Marinarul mai în vârstă, respectabil, care-şi întoarce privirile de la sumedenia aceea de verge, mi-a trimis o

privire care să se asigure de colegialitatea noastră într-ale artei şi misterului mărilor. Ne mai întâlnisem ocazional şi venisem în contact când eu m-am oprit lângă el, pentru că ciudăţenia din greementul unei nave evident noi, un vapor a cărui reputaţie urma să se creeze în cuvintele marinarilor care aveau să-şi împartă viaţa cu el, pe care îl privea, îmi atrăsese şi mie atenţia. Numele lui se afla deja pe buzele lor. L-am auzit rostit de doi bărbaţi graşi, cu ceafa roşie, de tipul seminautic, în gara de la Fenchurch unde, în zilele acelea, mulţimea zilnică de bărbaţi purta mai ales haine de tricot şi pânză de pilot, şi avea aerul că era mai familiarizată cu vremurile de ape înalte decât cu vremurile trenurilor. Observasem numele vaporului acela pe prima pagină a ziarului meu de dimineaţă. Ori de câte ori trenul se oprea în dreptul unui peron sărăcăcios, de lemn, asemănător unui chei, de pe linia feroviară a docului, privisem îndelung gruparea necunoscută a literelor sale, albastre pe fundal alb, de pe afişierul cu publicitate. Fără îndoială că fusese botezat, cu ritualurile cuvenite, în ziua în care fusese dat jos de pe butuci, dar era încă foarte departe de ”a avea un nume”. Neîncercat, necunoscător al obiceiurilor mărilor, fusese înfipt în sânul acelei companii renumite de vapoare, ca să fie încărcat pentru călătoria lui de neiniţiat. Nimic nu putea garanta pentru trăinicia şi caracterul lui decât reputaţia şantierului naval de unde el a fost lansat în lumea apelor cu capul înainte. Mie mi se părea modest. Mi-l imaginasem nesigur pe sine, plutind foarte liniştit, adăpostindu-şi timid o latură lângă debarcaderul de care fusese legat cu ca-blurile foarte noi, intimidat de compania fraţilor lui încercaţi şi experimentaţi, care s-au familiarizat deja cu toate violenţele oceanului şi cu dragostea exigentă a oamenilor. Ei făcuseră călătorii lungi care le clădi-seră renumele, mai

numeroase decât săptămânile lui de viaţă bine îngrijit – pentru că un nou vapor se bucură de tot atâta atenţie ca şi o tânără mireasă. Până şi şefii de doc bătrâni şi arţăgoşi îl privesc cu ochi binevoitori. Numai să fi putut auzi şi înţelege, în timiditatea lui din pra-gul unei vieţi nesigure şi laborioase, în care se aşteaptă atât de mult de la un vapor, şi nu ar fi putut fi încurajat şi alinat mai bine decât de tonul de convingere adâncă, pe care marinarii mai vârstnici şi respectabili repetau prima parte a zicalei: ”Vapoarele sunt bune...”

Politeţea îl împiedica pe bătrânul marinar să repete şi partea cealaltă, cea mai amară. I se năzărise că poate ar fi fost nedelicat din partea lui să insiste. El recunoscuse în mi-ne un ofiţer naval care poate căuta de lucru, la fel ca el, şi deci un tovarăş, dar, în orice caz, un om care aparţinea unui vapor terminat, puţin populat, unde mare parte din reputaţia lui de ”navă bună”, în vorbirea marinărească, este făcută sau distrusă.

— Poţi să spui asta despre toate vapoarele, fără excepţie? l-am întrebat eu, care nu prea aveam chef de nimic, pentru că, dacă era clar că eram ofiţer naval, oricât de închis aş fi fost faţă de schimbul de idei, care, mai mult decât că distruge buna dispoziţie, e necesar unui contact ocazional cu semenii tăi, nu venisem de fapt la docuri ca să găsesc ”de lucru” sau în căutarea unei ocupaţii ca acumularea sau jocurile de noroc.

— Poţi să te înţelegi cu ele oricând, a opinat judicios respectabilul marinar.

De altfel, nici nu-i displăceau conversaţiile. Dacă venise în docuri să caute ceva de lucru, nu părea să-i fie teamă că

n-o să reuşească să găsească. Avea seninătatea unui om al cărui caracter demn de toată stima se reflectă în fizicul lui, într-o manieră discretă, dar convingătoare, căreia nu i-ar putea rezista nici un comandant care are nevoie de muncitori. Şi, destul de adevărat, am învăţat repede că secundul de pe ”Hyperion” îşi ”coborâse” numele la maistru timonier.

— Semnăm vinerea viitoare şi ne alăturăm în dimineaţa următoare, pentru fluxul de dimineaţă, a remarcat el pe un ton precaut, indiferent, care contrasta evident cu entuziasmul de a-i înşirui vrute şi nevrute unui străin vreme de o oră sau mai mult.

— ”Hyperion”, am spus eu, nu-mi amintesc să fi văzut vaporul acesta vreodată. Ce fel de nume e acesta?

Răspunsul lui diluat trăda faptul că nava nu-şi formase nici un fel de renume. Nu era foarte rapidă. Totuşi, el credea că trebuia să fii destul de deştept ca s-o ţii dreaptă. O văzuse cu câţiva ani în urmă în Calcutta şi îşi amintea că cineva îi spusese că în timpul călătoriei din susul râului duse-se cu sine amândouă nările. Dar poate că fusese vina pilotului. Chiar acum, vorbind cu ucenicii de la bord, auzise că în timpul acestei călătorii, începută în Downs cu destinaţia spre un port exterior, îşi rupsese selatura, rămăsese în derivă şi pierduse o ancoră şi un lanţ. Dar poate că s-a întâmplat pentru că nu au avut grijă de ea în timpul fluxului. Oricum, părea că era destul de dificilă cu tachelajul de uscat. Nu-i aşa? Oricum, părea o navă destul de greu de manevrat. În rest, el credea că din moment ce avea un căpitan şi un secund nou în călătoria asta, nu se putea spune ce se va întâmpla cu ea...

În discuţiile acestea marine de uscat, din moment ce era vorba de re-putaţia unei nave care s-a impus treptat, iar faima ei fusese creată, povestea calităţilor şi defectelor ei a continuat, idiosincraziile ei erau comentate cu interesul acordat bârfelor personale, realizările ei erau amplificate, defec-tele ei erau ascunse sub lucruri care, neavând remediu în lumea noastră imperfectă, nişte oameni care, cu ajutorul vapoarelor, smulg dominaţiei dure a mării o viaţă amară n-ar trebui să le acorde prea multă atenţie. Toate aceste conversaţii îi creează ”renumele”, perpetuat de la un echipaj la altul fără nici un fel de ranchiună, fără animozitate, cu to-leranţă faţă de dependenţa reciprocă şi cu sentimentul apropiatei asocieri în exercitarea calităţilor ei şi în pericolul defectelor sale.

Sentimentul acesta explică mândria omului pentru vapoare. ”Vapoarele sunt bune”, aşa cum a spus cu convingere şi puţină ironie maestrul meu timonier, un om respectabil între două vârste. Dar ele nu sunt chiar aşa cum le fac oamenii. Au personalitatea lor, pot să contribuie pozitiv la i-maginea noastră de sine, prin presiunea pe care calităţile lor o exercită asupra priceperii noastre şi defectele asupra durităţii şi rezistenţei noastre. E greu de spus care dintre acestea este pretenţia cea mai flatantă, dar mai rămâne faptul că, ascultând vreme de mai mult de douăzeci de ani discuţiile maritime din largul mării şi de pe uscat, nu am detectat niciodată o reală nuanţă de animozitate. Nu neg că, uneori, pe mare, o nuanţă de profanare era destul de audibilă în interpelările de mustrare pe care marinarii uzi, îngheţaţi şi obosiţi le adresează vapoarelor lor şi pe care, în momente de exasperare, sunt dispuşi să le extindă la toate vapoarele care au fost lan-sate vreodată – la întregul neam

pretenţios şi nesfârşit care înoată în ape adânci. Şi am mai auzit trimiţându-se injurii şi la însăşi adresa schimbătoarei stihii, a cărei fascinaţie, ce dăinuie de mai multă vreme decât experienţa acumulată a veacurilor, îi capturase şi pe ei, aşa cum făcuse cu ge-neraţii întregi ale strămoşilor lor.

În ciuda a tot ce s-a spus despre iubirea pe care anumite naturi (de pe uscat) au declarat în mod deschis că o simt pentru ea, în ciuda tuturor celebrărilor sale în proză sau în versuri, marea nu a fost niciodată un prieten al omului. În cel mai bun caz, ea a fost complicele neliniştii umane şi a jucat rolul instigatorului periculos al ambiţiilor din lumea largă. Fără a fi credincioasă unei rase anume, după modelul bunului pământ, fără să fie impresionată de valoare, de munca grea sau sacrificiul de sine, ea nu recunoaşte nici un fel de finalitate a dominaţiei sale şi nu a adoptat niciodată cauza stăpânilor ei, ca pământurile acelea unde naţiunile victorioase au prins rădăcini, balansându-le leagănele şi susţinându-le pietrele de mormânt. El – omul sau poporul – care are încredere în prietenia mării şi astfel îşi neglijează puterea şi viclenia braţului drept este un prost! De parcă ar fi prea măreţ, prea puternic pentru virtuţile comune, oceanul nu cunoaşte compasiune, credinţă, lege sau memorie. Nestatornicia sa rămâne credincioasă scopurilor umane numai printr-o hotărâre de neclintit şi printr-o vigilenţă geloasă, neadormită şi înarmată, în care poate că a fost dintotdeauna mai multă ură decât iubire. Odi et amo poate să fie la fel de bine confesiunea celor care, orbi sau în mod conştient, şi-au închinat e-xistenţa fascinaţiei mării. Toate pasiunile furtunoase ale zilelor de la începutul omenirii, iubirea de pradă şi iubirea de glorie, iubirea de aventură şi iubirea de pericol, împreună cu marea iubire de

necunoscut şi ma-rile visuri de dominaţie şi putere au trecut precum imagini reflectate într-o oglindă, fără a lăsa vreo urmă pe faţa misterioasă a mării. Impenetrabilă şi cu o inimă de piatră, marea nu a dăruit nimic din ea însăşi pretendenţilor la favorurile sale primejdioase. Spre deosebire de pământ, ea nu poate fi subjugată, indiferent de răbdarea şi eforturile depuse. În ciuda fascinaţiei sale, care a atras atâţia oameni spre o moarte violentă, imensitatea ei nu a fost niciodată iubită aşa cum au fost iubiţi munţii, câmpiile sau însuşi deşertul. Într-adevăr, eu bănuiesc că, lăsând la o parte protestele şi omagiile unor scriitori cărora, pot s-o spun fără nici un risc, nu le pasă de nimic altceva decât de ritmul rândurilor lor şi de cadenţa frazei, iubirea de mare, pe care o mărturisesc cu dragă inimă unele naţiuni şi anumiţi oameni, este un sentiment complex, în care este inclusă, pentru mulţi, şi mândria, necesitatea pentru o bună parte, iar iubirea de vapoare – servitorii neobosiţi ai speranţelor şi stimei noastre de sine – pentru cea mai mare parte dintre ei, aceştia fiind şi cei mai sinceri. Printre sutele de oameni care au ponegrit marea, începând cu Shakespeare, care a scris versul: ”A doborât mai mulţi decât foamea, durerea”, şi până la ultimul câine de mare obscur din ”vechiul model” – oameni de puţine cuvinte şi încă şi mai puţine gânduri –, cred că n-am putea găsi un marinar care să fi alăturat numelui unui vapor, fie el bun sau rău, o înjurătură. Dacă blasfemia lor, datorată greu-tăţilor de pe mare, a mers atât de departe încât să atingă vaporul, ea ar face-o uşor, aşa cum o mână ar putea atinge, cu blândeţe şi fără păcat, o femeie.

Iubirea pentru un vapor este profund diferită de iubirea pe care un bărbat o simte pentru orice lucru pe care l-a făcut cu mâna lui – iubirea pe care o poartă caselor, de exemplu – pentru că nu este atinsă de mândria posesiei. Poate că ei simt mândria dibăciei lor, mândria responsabilităţii, mândria rezistenţei, dar acestea sunt sentimente dezinteresate. Nici un marinar nu a îndrăgit un vapor, chiar dacă era al lui, măcar pentru profitul pe care el i-l aducea. Nu cred ca cineva s-o fi făcut vreodată, pentru că un armator, chiar şi cel mai bun, s-a situat întotdeauna în afara razei de acţiune a acestui sentiment, ce îmbracă atât nava, cât şi omul, care se sprijină unul pe altul împotriva ostilităţii implacabile, chiar dacă uneori camuflată, a lumii apelor – într-o aură de prietenie intimă şi reciprocă. Mai e un lucru pe care trebuie să-l mărturisim – marea nu este generoasă. Nici o calitate masculină – curaj, duritate, rezistenţă, fidelitate – nu şi-a pus vreodată amprenta asupra iresponsabilei sale dorinţe de pu-tere. Oceanul are temperamentul neîngrădit al unui autocrat sălbatic, pe care adulaţia exagerată l-a stricat. El nu poate suporta nici cel mai mic semn de sfidare şi a rămas inamicul ireconciliabil al vapoarelor şi al oamenilor din momentul în care vapoarele şi oamenii au avut incredibila îndrăzneală de a ieşi împreună în larg, în ciuda privirilor sale încruntate. Din ziua aceea, el a început să înghită flote şi oameni fără ca resentimentele sale să fie îndestulate de numărul mare de victime – de atâtea va-poare şi vieţi distruse. Şi astăzi, ca întotdeauna, el este gata să momească şi să trădeze, să zdrobească şi să înece optimismul incorigibil la oamenilor care, sprijiniţi de fidelitatea vapoarelor, încearcă să smulgă de la el averea

casei, dominaţia lumii sau doar hrană de pomană pentru a le potoli foamea. Dacă nu este întotdeauna în dispoziţia arzătoare de a zdrobi, se pregăteşte în secret pentru un înec. Minunea cea mai mare a adâncurilor este cruzimea insondabilă.

I-am simţit groaza, pentru prima dată, într-o zi, în Atlanticul Mijlociu, acum mulţi ani, când am luat echipajul unui bric danez care se îndrepta spre casă, venind dinspre Indiile de Vest. O ceaţă subţire, argintie îmblânzea splendoarea calmă şi maiestuoasă a luminii fără umbre – făcând parcă cerul să pară mai aproape, iar oceanul mai mic. Era una dintre zilele acelea, în care puterea mării pare într-adevăr demnă de afecţiune, ca firea unui bărbat puternic în momentele de intimitate tăcută. La răsăritul soarelui, zăriserăm un punct negru spre vest, aparent suspendat în văzduh, în golul din spatele unui văl agitat şi tremurător de ceaţă albastru-argintiu, ce părea din timp în timp să se agite şi să plutească în briza care adia uşor. Pacea acelei dimineţi încântătoare era atât de profundă, atât de imperturbabilă, încât orice cuvânt rostit tare pe puntea noastră pătrundea chiar în inima misterului infinit născut din îmbinarea apei cu cerul. Nu ridicam vocile. ”Cred că e o epavă abandonată pe jumătate cufundată în apă, domnule”, spuse secundul încet, coborând de sus, cu binoclul în cutia lui, aruncat peste umăr, iar căpitanul nostru, fără un cuvânt, i-a făcut semn cârmaciului să se îndrepte spre punctul negru. Imediat, am desluşit un buştean jos, zimţat, proiectat în faţă – tot ce mai rămăsese din catargele desprinse.

Cu o voce scăzută, căpitanul explica pe îndelete secundului pericolele pe care le prezentau aceste epave abandonate şi groaza lui de a da peste ele noaptea, când,

deodată, un bărbat din faţă a ţipat cu o voce extraordinară – o voce cum nu mai auzisem niciodată pe vaporul nostru, vocea ui-mitoare a unui străin: ”Mai sunt oameni la bordul ei, domnule! Îi văd!” Astfel, a fost dat semnalul pentru un tumult brusc de strigăte. Paznicul de pe punte s-a urcat într-un suflet pe vârful castelului de la prova, bucătarul s-a repezit afară din cambuză. Toată lumea îi vedea acum pe bieţii oameni. Erau acolo! şi, dintr-o dată, ni se părea că vaporul nostru, care avea re-putaţia binemeritată că era neîntrecut în viteză pe vânt slab, îşi pierduse puterea de deplasare, de parcă marea, devenind lipicioasă, se prindea de coastele lui. Dar se mişca. Imensitatea, tovarăşa nedespărţită a vieţii unui vapor, îşi alesese chiar ziua aceea ca să sufle asupra lui la fel de uşor ca un copil adormit. Zarva entuziasmului nostru se potolise, iar vaporul viu, faimos pentru faptul că nu pierdea niciodată direcţia atâta vreme cât era destul aer cât să plutească un fulg, se strecura, fără nici cel mai mic val, tăcut şi alb ca o fantomă, spre sora lui mutilată şi rănită, pe care o întâlnise când ea era pe punctul de a muri în ceaţa luminată de soare a unei zile calme din largul mării.

Cu binoclul lipit de ochi, căpitanul a rostit cu o voce tremurătoare:

— Ne fac semn cu ceva de la pupa.

Brusc, a pus binoclul deoparte, pe lucarnă, şi a început să se plimbe la pupa.

— O cămaşă sau un steag, a exclamat el nervos. Nu-mi pot da seama... vreo nenorocită de zdreanţă sau altceva.

S-a mai întors de câteva ori la pupa, privind în jos peste traversă din când în când, ca să vadă cât de repede mergeam. Paşii lui nervoşi răsunau puternic în liniştea vaporului, unde alţi bărbaţi, privind toţi în aceeaşi direcţie, uitaseră de ei într-o neclintire ce le trăda curiozitatea.

— N-o să ne ajute deloc! a strigat el deodată. Coborâţi bărcile imediat! Coborâţi-le!

Înainte ca eu să apuc să sar în barca mea, m-a luat deoparte, de parcă aş fi fost un inferior neexperimentat, ca să mă avertizeze:

— Când ajungi aproape de ea, să ai grijă să nu te scufunzi o dată cu ea. Ai înţeles?

Mi-a murmurat aceste cuvinte în confidenţialitate, ca să nu ne audă nici unul dintre bărbaţii de la curentul de palanc şi am fost şocat.

”Dumnezeule! De parcă într-o situaţie atât de urgentă, aş putea să mă opresc şi să mă gândesc la pericol!” am exclamat eu în gând, cu dispreţ faţă de asemenea precauţii intransigente.

Un marinar adevărat are nevoie de multe lecţii ca să se formeze, iar eu mi-am primit mustrările imediat. Căpitanul meu, mai experimentat, părea să-mi citească gândurile pe faţa nevinovată dintr-o privire scrutătoare.

— Tu mergi acolo ca să salvezi vieţi, nu ca să scufunzi echipajul bărcii pentru o nimica toată, mi-a mârâit el sever în ureche.

Dar, în timp ce barca se îndepărta de navă, el s-a aplecat şi a strigat:

— Totul rămâne în puterea braţelor voastre, bărbaţi. Luptaţi pentru viaţă!

Ne-am grăbit de parcă am fi participat la o întrecere şi nu aş fi crezut vreodată că echipajul unui vas comercial de rând putea să rămână hotărât cu atâta ferocitate în faţa legănării cadenţate a vâslelor. Ceea ce căpitanul nostru observase înainte ca noi să plecăm a devenit imediat foarte clar şi pentru noi. Ţinta acţiunii noastre atârna de un fir de păr deasupra abisului acela de ape care se încăpăţâna să-şi cedeze morţii până la Ziua Judecăţii. Era o întrecere între bărcile a două vapoare, care se luptau cu moartea pentru premiul vieţii a nouă oameni, iar moartea îşi luase startul în avans. Am văzut de departe cum echipajul bricului muncea la pompe – încă mai pompau la epava care se oprise deja atât de departe, pe hula aceea joasă, domoală, peste care bărcile noastre se ridicau şi cădeau uşor, fără să-şi controleze viteza, care se ridica aproape la aceeaşi înălţime cu traversele superioare, trăgând de capetele mecanismului stricat şi legănându-se dezolant sub bompresul golaş.

Nici dacă am fi vrut, n-am fi putut alege o zi mai bună pentru concursul nostru de canotaj, chiar dacă am fi avut la dispoziţie toate zilele pe care le-au văzut luptele singuratice şi agoniile solitare ale vapoarelor de când corsarii norvegieni au cârmit spre vest, împotriva valurilor Atlanticului. A fost o întrecere foarte bună. La finish, între cele două bărci nu era distanţă de nici măcar o vâslă, iar moartea venea pe locul al treilea, chiar pe vârful următoarei hule netede şi în ciuda tuturor informaţiilor

contrare pe care le deţineam. Găurile de drenaj ale bricului au bolborosit toate încet când apa care se ridica pe laturile ei a scăzut somnoroasă cu un murmur încet, de parcă s-ar fi jucat în jurul unei stânci de nestrămutat. Parapetele ei longitudinale dispăruseră, i-am văzut puntea goală, lăsată în jos, ca o plută, apoi apele au invadat-o, măturându-i bărcile, vergele, încăperile – totul, cu excepţia inelelor de punte şi capetele pompelor. Am prins doar o jalnică ochire din ea, când m-am ridicat ca să-l primesc pe piept pe ultimul om care o părăsea, căpitanul, căzut la propriu în braţele mele.

Fusese o salvare ciudat de liniştită – o salvare lipsită de orice strigăt, fără vreun cuvânt rostit, fără un gest sau un semn, fără un schimb conştient de priviri. Chiar până în ultimul moment, cei de la bord au rămas li-piţi de pompele ce au revărsat două şuvoaie de apă pe picioarele lor desculţe. Pielea lor maronie se vedea prin rupturile cămăşii, iar cele două mănunchiuri de bărbaţi zdrenţăroşi, pe jumătate goi, continuau să se aplece din talie, în sus şi în jos, unul în faţa celuilalt, concentraţi în munca lor extrem de solicitantă, fără să aibă timp să arunce o privire peste umăr la ajutoarele care se îndreptau spre ei. În timp ce goneam neobservaţi, o voce de lângă noi a eliberat un urlet puternic de comandă, numai unul singur, iar apoi, în timp ce se ridicau în picioare, fără şepci şi cu sarea care se usca gri în ridurile şi cutele feţelor lor păroase, supte, clipind ridicol spre noi cu pleoapele lor roşii, au fugit de lângă mânere mâncând pământul, clătinându-se şi îmbulzindu-se şi s-au aruncat cu hotărâre chiar în capul nostru. Oscilaţiile pe care le-au provocat când au căzut în barcă au avut un efect incredibil de distrugător asupra iluziei de demnitate tragică pe care orgoliul nostru a

aruncat-o asupra întrecerilor dintre oameni şi mare. În ziua aceea minunată, în care inhalam încet pacea şi lumina soarelui ascunsă de ceaţă, a dispărut şi iubirea mea romantică pentru ceea ce imaginaţia oamenilor proclamase ca fiind cel mai solemn aspect al Naturii. M-a revoltat indiferenţa cinică a mării faţă de meritele suferinţei şi curajului uman, dezgolite de acest spectacol ridicol, panicat, pe care l-a impus groaznicei nenorociri a nouă oameni cumsecade şi marinari onorabili. Am văzut duplicitatea celei mai afectuoase dispoziţii a mării. S-a întâmplat astfel pentru că marea nu s-a putut controla, dar respectul şi teama zilelor de început pieriseră. Mă simţeam pregătit să zâmbesc amar farmecului ei încântător şi să trimit căutături crunte manifestărilor ei de furie. Într-o clipă, înainte să ne îndepărtăm de navă, m-am gândit cu asprime la viaţa pe care eu o alesesem. Iluziile au dispărut, dar fascinaţia rămăsese. În cele din urmă, devenisem marinar.

Am vâslit din greu, vreme de un sfert de oră, apoi am dat drumul vâslelor, aşteptând vaporul. Venea spre noi cu catargele umflate, care păreau prin ceaţă delicat de înalte şi de o nobilitate elegantă. Căpitanul bricului, care stătea lângă mine, la vela de la pupa, cu faţa în mâini, şi-a ridicat capul şi a început să vorbească cu un fel de volubilitate sumbră. Îşi pierduseră catargele şi, în timpul unui uragan, se făcuse o spărtură în vas, au rămas în derivă săptămâni de-a rândul, întotdeauna la pompe, avu-seseră parte şi de vreme mai proastă, vapoarele pe care le-au văzut nu i-au observat deloc, spărtura creştea tot mai mult, iar pe mare nu găseau nimic din care să încropească o plută. Era foarte greu să vezi în depărtare cum trece vapor după vapor ”de parcă toată lumea ar fi căzut de acord că

trebuia să fim lăsaţi să ne înecăm”, a adăugat el. Dar au încercat în conti-nuare să ţină bricul la suprafaţă cât mai multă vreme şi, muncind tot timpul la pompe şi neavând decât puţină mâncare, crudă în cea mai mare parte, care a ajuns până ”ieri-seară”, a continuat el monoton, ”chiar la apusul soarelui, oamenii s-au lăsat înfrânţi”.

Aici a făcut o pauză abia perceptibilă, apoi a continuat cu exact aceeaşi intonaţie:

— Mi-au spus că bricul nu putea fi salvat şi considerau că au făcut destul pentru ei înşişi. Nu le-am spus nimic. Era adevărat. Nu s-au răzvrătit. Nu aveam ce să le spun. Au rămas la pupa toată noaptea, la fel de nemişcaţi ca nişte morţi. Eu nici nu m-am întins. Am stat cu ochii în patru. O dată cu prima rază de soare, am văzut vaporul vostru. Am aşteptat mai multă lumină, începeam să simt briza pe faţă. Apoi am strigat cât de tare am putut ”Uitaţi vaporul acela!”, dar numai doi oameni s-au ridicat foarte încet şi au venit la mine. La început, numai noi trei, singurii, am rămas în picioare mai multă vreme, privind cum vă îndreptaţi spre noi şi simţind că briza aproape se calmase. Dar apoi s-au mai ridicat şi alţii, unul după altul şi încet-încet tot echipajul s-a strâns în spatele meu. M-am întors şi le-am spus că vedeau vaporul venind spre noi, dar, pe briza aceasta uşoară, el putea să ajungă oricum prea târziu, decât dacă noi ne punem pe lucru şi încercam să ţinem bricul la suprafaţă destul de mult ca voi să aveţi timp să ne salvaţi pe toţi. Aşa le-am spus şi apoi am dat comanda să mânuiască pompele.

A dat comanda şi a oferit şi un exemplu, apucând el însuşi de mânere, dar se pare că, înainte de a-l urma, oamenii au ezitat o clipă, uitându-se unul la altul neîncrezători.

— He, he, he! a izbucnit el în cea mai neaşteptată, imbecilă, patetică şi nervoasă chicoteală. Se simţeau înfrânţi! S-au chinuit prea multă vreme! a explicat el apologetic şi a lăsat ochii în jos şi a rămas tăcut.

Douăzeci şi cinci de ani e o perioadă lungă – un sfert de secol este un trecut obscur şi îndepărtat, dar până şi în ziua de azi îmi amintesc de picioarele, mâinile şi feţele maroniu-închis a doi dintre aceşti bărbaţi, care se lăsaseră înfrânţi de mare. Stăteau întinşi pe o parte, nemişcaţi, pe scândurile de jos dintre băncile de lopătar, încovrigaţi ca nişte câini. Aplecându-se peste suportul vâslelor, echipajul navei mele se uita lung şi asculta de parcă era la teatru. Comandantul bricului s-a uitat în sus brusc, ca să mă întrebe ce zi era.

Pierduseră şirul zilelor. Când i-am spus că era duminică, 22 ale lunii, el s-a încruntat, făcând un calcul mintal, apoi a dat din cap de două ori cu tristeţe, pentru sine, rămânând cu privirile pierdute.

Arăta groaznic de neîngrijit şi de o sălbatică tristeţe. Ar fi părut nebun dacă ochii lui albaştri nu ar fi avut o candoare de nestins şi o privire nefericită, obosită, ce căuta în fiecare moment bricul scufundat şi abandonat, de parcă nu şi-ar fi găsit odihna altundeva. Dar era un om prea simplu ca să înnebunească, prea simplu în naturaleţea lui masculină care poate, prin ea însăşi, să scape un om nevătămat la minte şi corp în urma unei întâlniri cu ghiduşia mortală a mării sau cu furia sa mai puţin abominabilă.

Nici furioasă, nici ghiduşă, nici surâzătoare, ea cuprindea vaporul pe care îl vedeam departe şi care devenea tot mai

mare pe măsură ce se apropia de noi, de bărcile noastre cu oamenii salvaţi şi de carcasa dezmembrată a bricului pe care o lăsam în spate, în îmbrăţişarea generoasă şi placidă a liniştii sale, pe jumătate pierdută în ceaţa alburie, ca într-un vis dc clemenţă infinită şi afectuoasă. Nu i se citea nici o încruntare pe chip, nu avea nici un rid, nici cel mai mic val. Înaintarea apelor puţin umflate era atât de calmă, încât semăna cu ondularea elegantă a unei bucăţi de mătase cenuşie, lucioasă, ce trimite luciri verzui. Vâsleam uşor, dar, când căpitanul bricului, după ce a aruncat o privire peste umăr, s-a ridicat în picioare exclamând încet, oamenii mei şi-au tras vâslele instinctiv, iar barca noastră s-a oprit.

Se sprijinea de umărul meu, îl strângea puternic, în timp ce braţul, pe care îl ridicase rigid, arăta cu un deget acuzator imensitatea calmă a oceanului. După prima exclamaţie, care a oprit legănarea vâslelor noastre, nu a mai scos nici un sunet, dar întreaga lui atitudine părea să strige cu indig-nare: ”Priviţi!” Nici nu puteam să-mi imaginez ce viziune drăcească avea. Am tresărit, iar energia uimitoare a gestului său împietrit mi-a făcut inima să bată mai tare, anticipând ceva monstruos şi de neimaginat. Neclintirea din jurul nostru devenea zdrobitoare.

Pentru o clipă, suita de ondulaţii mătăsoase a continuat cu inocenţă. Am văzut cum fiecare dintre ele umfla linia ceţoasă a orizontului, departe, foarte departe, dincolo de epava scufundată a bricului, iar în clipa următoare, cu o uşoară zdruncinare a bărcii noastre, trecuse pe sub noi, apoi dispărând. Cadenţa liniştitoare a ridicării şi căderii, tandreţea neschimbată a forţei sale irezistibile, marele farmec al apelor adânci îmi încălzeau plăcut sufletul, ca

otrava subtilă a unei poţiuni afrodisiace. Dar toate acestea n-au durat decât câteva secunde, pentru că, imediat, am sărit şi eu în sus, făcând barca să se legene ca cel mai veritabil dintre ”marinarii de uscat”.

Se petrecea ceva uimitor, misterios, tulburat în pripă. Am urmărit cu uluire neîncrezătoare şi fascinată, aşa cum orice om priveşte mişcările zăpăcite, rapide, ale unei acţiuni violente pe întuneric. Era ca şi cum la un semnal dat, suita de ondulaţii calme părea să se fi oprit brusc în jurul bricului. Printr-o stranie iluzie optică, marea întreagă părea să se ridice deasupra lui, printr-o înălţare pe suprafaţa mătăsoasă, unde, într-un anumit loc, un şuvoi de spumă a izbucnit cu ferocitate. Apoi sforţările s-au potolit. S-a împrăştiat peste tot, iar înălţarea calmă a apelor a fugit, ca şi înainte, de la orizont, într-o cadenţă neîntreruptă a mişcării, trecând pe sub noi cu o zdruncinătură puţin prietenească a bărcii noastre. Departe, acolo unde fusese bricul, o pată albă furioasă, unduindu-se pe faţa gri-oţel a apelor, ce răspândea luciri verzui, s-a diminuat rapid, fără o şuierătură, ca o pată de zăpadă albă ce se topeşte în soare. Iar marea neclintire ce a urmat acestei iniţieri în ura implacabilă a mării părea înţesată de gânduri îngrozite şi umbre ale dezastrului.

”A dispărut!” a strigat din adâncul pieptului omul meu de la prova, pe un ton hotărât. A scuipat în palme şi a apucat cârma mai cu putere. Căpitanul bricului şi-a coborât încet braţul ţeapăn şi s-a uitat la feţele noastre într-o tăcere intenţionat solemnă, care ne-a făcut să-i împărtăşim respectul şi teama stupidă, mirată. Imediat, s-a aşezat lângă mine şi s-a aplecat cu seriozitate spre echipajul bărcii mele, care, legănându-se în acelaşi timp într-o

bătaie lungă şi uşoară a vâslei, şi-au fixat ochii asupra lui cu solidaritate.

— Nici un alt vapor nu s-ar fi descurcat aşa de bine! le-a spus el hotărât, după un moment de tăcere tensionată, în timpul căreia, cu buze tremurătoare, el părea să caute cuvintele potrivite pentru o mărturie atât de înaltă. Era un vas mic, dar foarte bun. Nu mi-a fost teamă. Era puternic. În ultima călătorie, au mers cu el soţia şi cei doi copii ai mei. Nici un alt vapor nu ar fi putut să înfrunte atâta timp vremea pe care el a înfruntat-o zile în şir înainte să fim dezarboraţi acum două săptămâni. Era destul de epuizat şi asta e tot. Puteţi să mă credeţi. A rezistat sub noi zile de-a rândul, dar n-a putut rezista la nesfârşit. A fost destul de mult. Mă bucur că s-a terminat. Nu a mai existat vreun alt vapor care să plece şi să se scufunde în mare pe o vreme ca aceasta.

Acest descendent al unei familii de câini de mare era persoana cea mai îndreptăţită să rostească oraţiile funebre ale unui vapor, el, a cărui existenţă naţională, atât de puţin pătată de excesul de virtuţi bărbăteşti, nu ceruse nimic, decât cel mai mic petic de uscat pe care să păşească. Prin meritele strămoşilor, buni cunoscători ai problemelor maritime, şi prin simplitatea sufletului său, devenea cel mai potrivit pentru a ţine acest discurs. Nu lipsea nimic din ordinea lui studiată – nici milă, nici încredere, nici elogiul merituoşilor sacrificaţi, cu recitalul edificator al realizărilor lor. Vaporul trăise, iar el îl iubise, vaporul suferise, iar el se bucura acum că se odihnea. Ţinuse un discurs minunat. Era, în aceeaşi măsură, corect în loialitatea sa faţă de elementul cardinal al credinţei unui marinar, în raport cu care cuvântarea lui era ca o confesiune stupidă. ”Vapoarele sunt bune”. Într-adevăr,

vapoarele sunt bune. Cei care trăiesc pe mare trebuie să respecte acest crez în primul şi în ultimul rând şi, cum îl priveam cu coada ochiului, m-am gândit că nu toţi oamenii sunt cu totul nedemni, ca onoare şi conştiinţă, să rostească elogiul funerar al statorniciei unui vapor în viaţă şi în moarte.

Mai apoi, şezând alături de mine, strângându-şi uşor mâinile care atârnau între genunchi, nu a rostit nici un cuvânt, nu a făcut nici o mişcare, până când umbra velelor vaporului a căzut asupra bărcii, când, la chiuitul zgomotos care saluta întoarcerea victorioşilor cu premiul lor, el şi-a ridicat faţa tulburată cu un uşor zâmbet de indulgenţă patetică. Zâmbetul acesta al unui descendent de seamă al celei mai vechi familii de oameni ai mărilor, a căror îndrăzneală şi duritate nu lăsase nici o urmă de măreţie şi glorie pe ape, a completat ciclul iniţierii mele. Tristeţea sa compătimitoare avea o profunzime infinită a înţelepciunii ereditare. Ea a făcut ca izbucnirea însufleţită de urale să sune ca un zgomot copilăros de triumf. Echipajul nostru striga cu o încredere imensă – ce suflete sincere! de parcă ai fi putut fi vreodată sigur că ai izbândit în faţa mării, care a trădat atâtea vapoare de mare ”renume”, atâţia oameni mândri, atâtea înalte ambiţii de faimă, putere, avere, măreţie!

Pe când aduceam barca sub curentul de palanc, căpitanul meu, foarte bine dispus, s-a aplecat în faţă, întinzându-şi coatele roşii şi pistruiate pe traversă şi mi-a strigat sarcastic, cu profunzimea sa de filozof cinic:

— Până la urmă ai adus barca înapoi, nu-i aşa?

Sarcasmul ”îl caracteriza întru totul” şi tot ce se poate spune în favoarea lui este că nu era decât o manifestare firească. Dar asta nu mă făcea să-l apreciez. Însă cel mai corect şi indicat ar fi să te potriveşti ca-racterului comandantului tău.

— Da. Am adus barca cu bine, domnule, i-am răspuns eu, iar omul acela cumsecade m-a crezut. El nu putea să vadă asupra mea semnele recentei iniţieri. Cu toate acestea, nu mai eram acelaşi tânăr care plecase cu barca – murind de nerăbdare să mă iau la întrecere cu moartea, ca să primesc în final premiul vieţii a nouă oameni.

Deja priveam marea cu alţi ochi. Ştiam că este capabilă să trădeze înflăcărarea generoasă a tinereţii cu tot atâta implacabilitate, ignorând atât binele, cât şi răul, ar fi trădat lăcomia cea mai ticăloasă sau eroismul cel mai nobil. Încrederea mea în măreţia ei generoasă dispăruse. Şi am privit marea cea adevărată – marea care se distrează pe seama oamenilor până le frânge inima şi oboseşte vapoarele puternice până le aduce în pragul morţii. Nimic nu poate schimba amărăciunea tot mai mare a inimii sale. Deschisă faţă de toată lumea şi fără să fie credincioasă nimănui, ea îşi exercită fascinaţia ca să distrugă tot ce e mai bun. Nu e bine să iubeşti. Nu cunoaşte obligaţia jurământului, nici fidelitatea nefericirii, a tovărăşiei şi a devoţiunii îndelungate. Ea face întotdeauna o mare promisiune, dar singurul secret al posesiunii sale este puterea, puterea şi puterea geloasă, neodihnită, a unui om care păzeşte în spatele porţilor sale o comoară râvnită.

37

În afara tuturor asocierilor dintre aventuri şi glorie, moştenirea comună a omenirii, Marea Mediterană, leagănul traficului maritim şi a artei luptelor navale, stârneşte afecţiunea marinarilor. Ea a protejat arta marinarului încă de la început. El o priveşte aşa cum un bărbat priveşte camera mare a copiilor dintr-un conac foarte, foarte vechi, în care generaţii nenumărate din familia sa au făcut primii paşi. Spun familia sa pentru că, într-un fel, marinarii fac parte din aceeaşi familie: toţi descind din strămoşul aventurier şi neîngrijit care, încălecând pe un buştean deformat şi vâslind cu o creangă strâmbă, a realizat prima călătorie de coastă într-un golf adăpostit, în strigătele de admiraţie ale tribului său. E de regretat faptul că toţi aceşti fraţi în măiestrie şi sentimente, ale căror generaţii au învăţat să meargă pe puntea unui vapor din camera aceea de copii, s-au repezit nu numai o dată să-şi taie acolo gâtul unul altuia. Dar se pare că viaţa are nevoie şi de aşa ceva. Fără înclinaţiile umane spre crimă şi alte nedreptăţi, nu ar fi existat eroismul istoric. Această reflecţie ne consolează. Şi apoi, dacă examinăm actele de violenţă cu imparţialitate, nu par foarte importante. De la Salamis la Actium, prin Lepanto şi Nil, până la masacrul naval de la Navarino, ca să nu mai menţionez şi alte ciocniri înarmate de mai puţin interes, tot sângele vărsat cu eroism în Marea Mediterană nu a lăsat nici măcar o pată purpurie pe azurul adânc al apelor sale clasice.

Bineînţeles, s-ar putea spune că războaiele au format destinul omenirii. Întrebarea dacă l-au format bine

rămâne, totuşi, fără răspuns. Dar nici nu prea merită să discutăm. E foarte probabil ca, dacă bătălia de la Salamis n-ar fi avut loc niciodată, faţa pământului să nu fi fost cea pe care o vedem astăzi, modelată de inspiraţia mediocră şi muncile mioape ale oamenilor. Dintr-o îndelungată şi nefericită experienţă de suferinţă, nedreptate, renegare şi agresiune, naţiunile de pe întreg pământul sunt în mare parte do-minate de frică – genul de teamă pe care un mic şi ieftin discurs o transformă în furie, ură şi violenţă. Frica inocentă, sinceră a dus la multe războa-ie. Dar bineînţeles că nu şi teama de război, care, în evoluţia sentimentelor şi ideilor, a început să fie considerată în cele din urmă ca o ce-remonie pe jumătate mistică şi glorioasă, cu anumite rituri moderne şi incantaţii preliminare, în cazul căreia s-a pierdut concepţia adevăratei sale naturi. Ca să înveţi adevărata faţă, forţă şi moralitate a războiului ca o funcţiune normală a umanităţii, trebuie să ai pene în păr şi un inel în nas sau, chiar mai mult de-atât, dinţi piliţi cât să rămână doar vârfuri ascuţite şi pieptul tatuat. Din păcate, întoarcerea la podoabe atât de simple este imposibilă. Suntem legaţi de trăsurile progresului. Nu mai există cale de întoarcere şi, dacă punem ghinionul în faţă, societatea noastră, care a făcut atât de multe pentru confortul şi împodobirea corpurilor şi pentru elevarea minţilor noastre, a comis crime legale şi inutil de costisitoare.

Toată problema armamentului perfecţionat a fost abordată de guvernele lumii într-o grabă nervoasă şi nechibzuită, în vreme ce calea cea dreaptă era chiar în faţa lor şi nu trebuia decât să fie urmată cu hotărâre calmă. Priveghiurile şi muncile intelectuale ale unor clase de inventatori ar fi trebuit răsplătite cu largheţe onorantă, după cum cerea justiţia. Iar corpurile inventatorilor ar fi

trebuit spulberate în bucăţi cu ajutorul propriilor explozibile perfecţionate şi a armelor îmbunătăţite, cu un public larg, aşa cum dictează spiritul obişnuit de prudenţă. Prin această metodă, ardoarea cercetărilor în direcţia astfel stabilită era limitată fără violarea principiilor ştiinţei. Din cauza lipsei unei gândiri obiective din partea ghizilor şi maeştrilor noştri, acest curs nu a fost urmat, dar o minunată simplitate a fost sacrificată fără nici un avantaj real. O minte cumpătată nu se poate apăra de multă amărăciune doar gândindu-se la bătălia de la Actium (care nu s-a purtat pentru o miză mai mică decât dominarea întregii lumi). Flota lui Cezar sau flota lui Antonius, incluzând divizia egipteană şi galera Cleopatrei cu pânze purpurii au costat probabil mai puţin decât două nave militare moderne sau, în jargonul naval, două unităţi capitale. Dar, oricât jargon stângaci am folosi, el nu poate ascunde un fapt bine calculat care să chinuiască sufletul oricărui economist lucid. Nu este prea posibil ca Marea Mediterană să fie martora unei bătălii cu miză mare, dar când va veni momentul pentru un alt război istoric, fundul său se va îmbogăţi mai mult ca oricând de o mare cantitate de fier vechi zimţat, plătit în greutatea sa în aur de populaţiile înşelate care împânzesc insulele şi continentele planetei.

38

Fericit cel care, asemenea lui Ulise, a făcut o călătorie plină de aventuri. Şi nu există mare mai potrivită pentru

călătorii aventu-roase ca Mediterana, marea continentală pe care strămoşii o considerau atât de vastă şi atât de plină de minuni. Şi, într-adevăr, era teribilă şi minunată, pentru că noi suntem singurii care, dominaţi de îndrăzneala minţii noastre şi de tremurul inimilor, suntem artizani ai minunii şi romantismului acestei lumi.

Pentru marinarii mediteraneeni sirenele blonde cântau printre stâncile negre clocotind în spumă albă şi vocile misterioase ce se auzeau pe întuneric deasupra valului mişcător – voci ameninţătoare, seducătoare sau profetice precum vocea auzită la începutul erei creştine şi care aparţinea maestrului unui vas african din golful Syrta, ale cărui nopţi calme sunt bântuite de murmure stranii şi umbre zărite doar pentru o clipă. Îi rosteau numele, rugându-l să plece şi să spună tuturor oamenilor că marele zeu Pan murise. Dar marea legendă a Mediteranei, legenda cântecului tradiţional şi a istoriei serioase, rămâne în minţile noastre, fascinantă şi ne-muritoare.

Marea întunecată şi înfricoşătoare a pribegiilor subtilului Ulise, agitată de mânia zeilor olimpieni, ce ocroteşte pe insulele sale furia unor monştri stranii şi trucurile femeilor ciudate, ruta principală a eroilor şi înţelepţilor, războinicilor, piraţilor şi sfinţilor, marea banală a comercianţilor cartagineni şi lacul recreatic al Cezarilor romani pretinde veneraţia oricărui marinar, ca locaş istoric al acelui spirit de sfidare deschisă împotriva marilor ape ale pământului – însuşi sufletul vocaţiei sale. Răspândindu-se astfel spre vest şi sud, în vreme ce un tânăr părăseşte adăpostul pe care i-l ofe-rea căminul părintesc, spiritul acesta şi-a găsit drumul spre Indii, a descoperit coastele unui nou continent şi a traversat în cele din urmă i-

mensitatea măreţului Pacific, bogat în grupuri de insule izolate şi misterioase precum constelaţiile de pe cer.

Primul impuls navigaţional a prins întâia sa formă vizibilă în bazinul acela fără flux, eliberat de bancuri ascunse şi curenţi trădători, aruncând parcă o privire plină de afecţiune fragedei vârste a meseriei. Ţărmurile abrupte ale Mediteranei au favorizat începuturile uneia dintre cele mai îndrăzneţe acţiuni ale umanităţii, iar fermecătoarea mare continentală a a-venturilor clasice a condus umanitatea treptat de la un promontoriu la altul şi până în largul promisiunii neţărmuritelor oceane, dincolo de Stâlpii lui Hercule.

39

Farmecul mediteranean sălăşluieşte în aroma de neuitat a zilelor mele de început şi, până la această oră, marea, asupra căreia domneau nedisputaţi numai romanii, a păstrat pentru mine fascinaţia romantismului tânăr. În prima noapte de Crăciun pe care am petrecut-o departe de uscat, a trebuit să fugim înaintea unei furtuni din Golful Leilor, ceea ce făcea ca, pe când sărea în faţa ei peste mările scurte, vechiul vapor să geamă din fiecare lemn, până când l-a adus la destinaţie, lovit şi fără suflare, la adăpostul insulei Majorca, unde apele calme erau tulburate, chiar sub cerul furtunos, de o briză fioroasă.

Noi, sau mai degrabă ei, pentru că eu de-abia văzusem două picături de apă sărată în viaţa mea până atunci, l-au făcut să se tot îndepărteze şi să se apropie în ziua aceea, în timp ce eu ascultam cu curiozitatea anilor mei fragezi cântecul vântului în velatura vaporului. Monotonia şi vibraţia trebuia să crească ulterior în intimitatea inimii sale, să treacă în sânge şi în oase, să însoţească gândurile şi acţiunile a două decade încheiate şi să rămână ca un reproş care vânează pacea unei vieţi familiale tihnite şi să intre chiar în textura visurilor visate în siguranţa oferită de un acoperiş de grinzi şi ţiglă. Era un vânt bun, dar n-am mai continuat drumul în ziua aceea.

Lucrul acela (n-am să-l numesc vapor de două ori în aceeaşi jumătate de oră) avea o spărtură. Era o scurgere completă, generoasă, copleşitoare – apa intra peste tot, ca într-un coş. Am luat parte cu entuziasm la agitaţia pe care a cauzat-o ultima infirmitate a unui vas nobil, fără să mă întreb prea mult de ce sau de unde. Bănuiala anilor mei mai maturi este că, plictisit de viaţa ei interminabilă, venerabila antichitate căsca de plictiseală din fiecare încheietură. Da, la vremea aceea, nu ştiam. Ştiam foarte puţin în general şi cu atât mai puţin ce făceam pe galera aceea.

Îmi amintesc că, exact ca în comedia lui Molière, unchiul meu a pus aceeaşi întrebare, folosind aceleaşi cuvinte – dar nu valetului meu confident, ci peste pământuri foarte întinse, într-o scrisoare al cărei ton batjocoritor, dar indulgent nu reuşea să-i ascundă neliniştile aproape părinteşti. Cred că am încercat să-i transmit impresia (complet nefondată) că Indiile de Vest îmi aşteptau venirea. Trebuia să mă duc acolo, era un fel de convingere mistică – ceva de genul unei chemări. Dar era dificil să-i

expun în mod inteligibil bazele acestei credinţe unui om cu o logică riguroasă, chiar dacă era de o bunătate infinită.

Adevărul trebuie să fi fost că, lipsit total de experienţă în ştiinţele umane ale şiretului grec – înşelător al zeilor, iubitor al femeilor stranii, evocatorul de umbre însetate de sânge –, tânjeam totuşi după începutul propriei odisei obscure, care, aşa cum se cuvenea unui modern, să-şi desfăşoare minunile şi terorile dincolo de Stâlpii lui Hercule. Oceanul dispreţuitor nu s-a deschis ca să înghită îndrăzneala mea, deşi vasul, ridicola şi vechea galeră a nebuniei mele, transportatorul de zahăr, vechi, obosit, care îşi pierduse vraja, părea deosebit de dispus să se deschidă şi să înghită câtă apă sărată putea să încapă. Aceasta, chiar dacă mai lipsit de grandoare, ar fi fost la fel de iremediabilă ca o catastrofă.

Dar nu s-a întâmplat nici o catastrofă. Am trăit să pot vedea pe un ţărm un negru şi tânăr ”Nausica”, cu un şir vesel de tinere slujnice, care duceau coşuri de lenjerie la un râu limpede, umbrit de coroanele palmierilor subţiri. Păşind libere într-o ploaie de raze rupte din soare, culorile vii ale veşmintelor lor împodobite şi auriul cerceilor confereau figurilor lor o splendoare barbară şi regală. Albeaţa dinţilor lor era încă şi mai orbitoare decât splendoarea bijuteriilor pe care le purtau în urechi. Latura umbroasă a viroagei licărea de zâmbetele lor. Erau la fel de trufaşe precum nenumărate prinţese, dar – vai! – nici una dintre ele nu era fiica unui suve-ran negru ca pana corbului. Acesta a fost norocul meu abominabil – de a mă fi născut numai la un milimetru de douăzeci şi cinci de secole prea târziu, într-o lume în care regii devin tot mai rari cu o viteză scandaloasă, în timp ce puţinii care-au mai rămas au adoptat manierele şi obiceiurile neinteresante

ale banalilor milionari. Evident, în 187... era o speranţă deşartă să vezi doamnele unei case regale mergând prin lumina variată a soarelui, cu coşuri de lenjerie pe capete, către malurile unui râu curat, umbrit de frunzele stelate ale palmierilor. Era o speranţă deşartă. Că nu m-am întrebat dacă, mărginit de lucruri imposibile şi descurajante ca acestea, viaţa mai merita trăită este numai pentru că atunci aveam înaintea mea alte întrebări presante, dintre care unele au rămas fără răspuns până în ziua de azi. Vocile răsunătoare, vesele, ale acestor frumoase tinere au speriat sumedenia de păsări colibri, ale căror aripi delicate învăluiau în ceaţa vibraţiilor lor vârfurile arbuştilor înfloriţi.

Nu, nu erau prinţese. Râsetele lor dezlănţuite umpleau viroaga încinsă, înţesată de ferigi, erau de o puritate neînsufleţită, ca ale unor locuitori sălbatici, inumani, din pădurile tropicale. Urmând exemplul unor călători prudenţi, m-am retras nevăzut – şi m-am întors la Marea Mediterană, marea aventurilor clasice, dar nu cu mult mai înţelept decât eram înainte.

40

A fost scris că acolo, în camera de copii a strămoşilor noştri na-vigatori, eu voi învăţa să fac primii paşi în meseria mea şi să iubesc tot mai mult marea, orb, aşa cum iubirea tânără este de obicei, dar la fel de acaparantă şi dezinteresată cum este orice iubire adevărată. Nu i-am

cerut nimic – nici măcar o aventură. Cred că astfel am dat dovadă de mai multă înţelepciune intuitivă decât înalt sacrificiu de sine. Nimeni nu are parte de o aventură numai pentru că a cerut acest lucru. Cel care începe o vânătoare intenţionată de aventuri nu reuşeşte decât să adune fructe din Marea Moartă, decât dacă, într-adevăr, zeii îl iubesc şi este măreţ printre eroi, precum acel minunat cavaler, Don Quijote de la Man-cha. Dar pentru noi, muritorii de rând, cu aspiraţii mediocre, care suntem prea temători ca să confundăm atâţia giganţi malefici cu mori de vânt cinstite, aventurile sunt primite ca vizitele unor îngeri. Vin pe neaşteptate, atunci când ne complacem mai mult în starea noastră. Ca şi musafirii neinvitaţi, ele vin de multe ori în momente nepotrivite. Iar noi le lăsăm bucuroşi să treacă fără să le descoperim şi fără să fim re-cunoscători pentru o favoare atât de mare. După mulţi ani, privind înapoi, de la jumătatea drumului în viaţă, la evenimentele trecutului, care, ca o mulţime prietenoasă, par să ne privească lung, trist, în timp ce noi ne grăbim spre ţărmul cimmerian, putem vedea ici şi colo, în mulţimea cenuşie, o siluetă tot mai desluşită, cu o uşoară aureolă, de parcă ar fi captat toată lumina cerului nostru deja la crepuscul. Şi, după strălucirea aceasta, putem recunoaşte chipurile adevăraţilor noştri aventurieri, ale musafirilor odată neinvitaţi pe care, în tinereţea noastră, îi primeam pe neaşteptate.

Dacă Marea Mediterană, venerabila (şi uneori dureros de indispusa) protectoare a tuturor navigatorilor, avea să-mi agite tinereţile, asigurarea leagănului necesar într-o asemenea operaţie a fost încredinţată de Soartă celei mai întâmplătoare alăturări de tineri iresponsabili (care erau totuşi mai în vârstă decât mine). După modelul ”Istoriei

celor treisprezece” a lui Balzac, ce avea şi un strop de romantism de capă şi spadă, ei îşi iroseau viaţa într-o veselă nestatornicie, de parcă s-ar fi îmbătat cu soare provensal.

Cea care era leagănul meu în zilele acelea fusese construită pe râul Savona de un faimos constructor naval, a fost armată în Corsica de un alt om la fel de cumsecade, iar în actele ei a fost descrisă ca o ”matahală” de şaizeci de tone. De fapt, era o adevărată balancelle cu două pânze scurte, ce scrutau înainte, şi două verge şerpuite, fiecare lungă ca şi carcasa ei. Era un adevărat copil al Lacului Latin, cu două pânze întinse enorme, ce semănau cu aripile ascuţite de pe corpul subţire al unei păsări de mare, iar nava, ce semăna într-adevăr cu o pasăre, părea mai degrabă că zbura foarte aproape de mare decât că plutea.

Purta numele ”Tremolino”. Cum se traduce numele ei? ”Tremurătoarea”? Ce nume nepotrivit pentru cea mai curajoasă navă care şi-a muiat vreodată coastele în spuma înfuriată! E adevărat, am simţit cum tremura nopţi şi zile de-a rândul sub picioarele mele, dar era din cauza tensiunii încleştate a curajului ei solidar. În scurta, dar strălucita ei carieră, nu m-a învăţat nimic, dar mi-a dat totul. Îi datorez faptul că mi-a trezit iubirea pentru mare care, cu tremurul micului şi rapidului ei corp şi cu îngânarea vântului sub velele ei latine, s-a furişat în inima mea cu un fel de violenţă tandră şi a pus o stăpânire despotică pe imaginaţia mea. ”Tremolino”! Până în ziua de azi, nu pot rosti sau scrie acest nume fără să simt o ciudată strângere de inimă şi fără să-mi pierd răsuflarea de plăcere amestecată şi groază pentru prima experienţă pasională.

41

Datorită lui ”Tremolino”, noi patru formam (ca să folo-sesc un termen bine cunoscut în ziua de azi în orice sferă socială) un ”sindicat”: un sindicat internaţional şi uimitor. Noi toţi eram regaliştii înflăcăraţi din complexul legitimist alb ca zăpada – Dumnezeu ştie de ce! În orice grup de bărbaţi, în general există unul care, prin autoritatea conferită de vârstă şi de înţelepciunea experienţei, conferă un caracter colectiv întregului grup. Dacă mai menţionez şi faptul că cel mai bă-trân dintre noi era foarte bătrân – aproape treizeci de ani – şi că declara cu neglijenţă galantă ”Eu trăiesc cu sabia în mână”, cred că am dat destule informaţii pe subiectul înţelepciunii nostre colective. Era un domn din Carolina de Nord, iniţialele numelui lui erau J.M.K.B. Şi chiar trăia cu sabia în mână, din câte ştiu eu. Dar a şi murit de sabie, mai târziu, în timpul unei încăierări balcanice, susţinând cauza unor sârbi sau a unor bulgari, care nu erau nici catolici, nici gentilomi – cel puţin nu în sensul exaltat, dar mărginit, pe care îl ataşa el cuvântului acesta din urmă.

Bietul J.M.K.B., american, catolic şi gentilom, aşa cum era el gata să se descrie în momentele de expansivitate trufaşă! Mă întreb dacă s-ar mai găsi în Europa gentilomi aspri la chip şi cu siluetă elegantă, cu o înfăţişare distinsă, cu maniere de salon fascinante şi privirea întunecată, fatală, ca-re să trăiască cu sabia în mână. Îmi închipui că

familia lui a fost ruinată în Războiul Civil şi se pare că vreo zece ani a dus o viaţă rătăcitoare pe Bătrânul Continent. Cât despre Henry C. – următorul ca vârstă şi înţelepciune din grupul nostru, el evadase din rigiditatea de nezdruncinat, bine înrădăcinată, a familiei sale, dacă îmi aduc bine aminte, într-o suburbie londoneză de oameni bogaţi. Datorită autorităţii lor respectabile, el se prezenta străinilor pur şi simplu ca ”oaia neagră”. Nu am mai văzut niciodată printre paria un exemplar mai sincer decât el. Niciodată.

Oricum, familia lui avea eleganţa de a-i trimite câţiva bani din când în când. Îndrăgostit de sud, de Provence, de oamenii ei, de viaţa de acolo, de razele soarelui şi sărăcia ei, strâmt în piept, înalt şi miop, mergea pe străzi şi pe alei cu paşi mari, cu picioarele lui mari, care se proiectau mult în a-vans faţă de corpul lui, cu nasul alb şi mustaţa roşcată îngropată într-o carte deschisă, pentru că avea obiceiul de a citi în timp ce mergea. E un mare mister cum de reuşea să nu cadă în prăpăstii, de pe cheiuri, sau pe scări. Pieptarii paltonului său erau umflaţi din cauza ediţiilor de buzunar din variaţi poeţi. Când nu-i citea pe Virgil, Homer, Mistral în parcuri, restaurante, pe străzi şi alte asemenea locuri publice, scria sonete (în franceză) dedicate ochilor, urechilor, bărbiei, părului şi altor trăsături vi-zibile desăvârşite, ale unei nimfe pe nume Thérèse, fiica, sinceritatea mă obligă s-o spun, a unei anumite doamne Léonore care ţinea o cafenea mică pentru marinari pe una dintre străzile cele mai înguste ale vechiului oraş.

O faţă mai fermecătoare, cu trăsături mai curate decât o piatră preţioasă antică şi mai delicată la culoare ca petala unei flori, nu a fost pusă pe un corp – vai! – cam scund. El îi citeşte versurile chiar în cafenea, cu nevinovăţia unui

copil mic şi cu vanitatea unui poet. Noi l-am urmat acolo de bună voie, măcar şi numai ca s-o vedem pe divina Thérèse râzând sub ochiul negru şi vigilent al doamnei Léonore, mama ei. Râdea foarte frumos, nu neapărat de sonete, pe care nu putea decât să le aprecieze, ci mai mult de accentul franţuzesc al bietului Henry, care era unic, semănând cu ciripitul păsărilor, dacă păsările ciripesc vreodată cu o intonaţie bâlbâită, nazală.

Cel de-al treilea partener al nostru era Roger P. de la S. – cavalerul provensal cu aspectul cel mai scandinav, blond şi înalt de doi metri, cum îi stătea bine descendentului norvegienilor rătăcitori pe mări. Era autoritar, incisiv, manifesta mereu un dispreţ spiritual, purtând în buzunar o comedie în trei acte, iar în piept o inimă distrusă de pasiunea lipsită de speranţă pentru frumoasa lui verişoară, măritată cu un individ bogat, negustor de seu. Obişnuia să ne ducă să prânzim în casa lor fără nici un fel de formalitate. Eu admiram răbdarea scumpei doamne. Soţul ei era un suflet împăciuitor şi resemnat, de această ultimă trăsătură beneficiind şi ”prietenii lui Roger”. Eu suspectam că el era îngrozit în secret de aceste invazii. Dar avea un salon carlist şi în consecinţă eram bine primiţi. Se discuta foarte mult despre posibilitatea de a stârni interesul lui Reznetto, care tocmai trecuse Pirineii, pentru Catalonia.

Fără îndoială că Don Carlos trebuie să fi avut mulţi prieteni ciudaţi, dar, printre ei, nici unul mai fantastic de extravagant decât Sindicatul Tremolino, care obişnuia să se întâlnească într-o tavernă de pe cheiurile vechiului port. Fără îndoială că vechiul oraş Marsilia nu cunoscuse niciodată, începând cu zilele primilor fenicieni, un grup mai ciudat de ar-matori. Ne întâlneam ca să discutăm şi să stabilim planul de operare pentru fiecare dintre călătoriile

lui ”Tremolino”. În aceste operaţiuni, era vizată şi o bancă – o bancă foarte respectabilă. Dar mă tem că voi sfârşi prin a spune prea multe. Doamnele erau şi ele vizate (chiar mă tem că voi spune prea mult) – tot felul de doamne, unele destul de vârstnice cât să ştie că pot avea încredere în prinţi, altele tinere şi cu destule iluzii.

Una din această ultimă categorie reuşea nişte imitaţii foarte amuzante, ne-a spus ea confidenţial, ale unor persoa-ne sus-puse, pentru care se grăbea mereu la Paris să discute cu ele în interesul cauzei – Por el Rey! Era carlistă şi de sânge basc, iar chipul ei curajos avea puţin din expresia unei leoaice (mai ales când îşi lăsa părul liber) şi cu sufletul uşuratic al unei vrăbiuţe îmbrăcate în fulgi parizieni fini, care aveau şi o şmecherie – se desprindeau în mod tulburător în momentele cele mai neaşteptate.

Într-adevăr, imitaţia pe care o făcea unui personaj parizian foarte sus-pus – aşa cum îl reprezenta ea, stând în colţul unei camere, cu faţa la perete, frecându-şi ceafa şi gemând neajutorat: ”Rita, o să mă omori!” – ajungea să te facă (dacă erai tânăr şi lipsit de griji) să mori de râs. Avea un unchi încă în viaţă, un carlist foarte eficient, preot într-o parohie mică de munte din Guipuzcoa. Ca membru navigant al sindicatului (ale cărui planuri depindeau foarte mult de informaţiile donei Rita), mi se încredinţau mereu mesaje umil de afectuoase pentru bătrân. Trebuia să transmit aceste mesaje catârgiilor aragonezi (care urmau, fără îndoială, să aştepte va-sul ”Tremolino” în apropierea Golfului Trandafirilor), pentru ca aceştia să le ducă loiali pe continent, împreună cu diferitele produse ilegale care ajunseseră pe uscat în secret sub tambuchii lui ”Tremolino”.

Ei, acum chiar că mi-am dat drumul la gură prea mult (cum mă şi temeam că o să fac până la urmă) despre încărcătura obişnuită a leagănului meu maritim. Dar să trecem peste asta. Şi, dacă cineva o să remarce cu cinism că eu trebuie să fi fost un copil promiţător în acea vreme, să trecem şi peste asta. Nu mă preocupă decât bunul renume al lui ”Tremolino” şi susţin că un vapor nu este niciodată vinovat pentru păcatele, greşelile şi nebuniile oamenilor lui.

42

Nu era vina lui ”Tremolino” că sindicatul depindea atât de mult de umorul, înţelepciunea şi informaţiile donei Rita. Pentru binele cauzei – Por el Rey! – luase o căsuţă mobilată pe Prado. Ea lua întotdeauna căsuţe pentru binele cuiva, pentru bolnavi sau nefericiţi, pentru artişti rataţi, pentru cartofori faliţi, speculanţi temporar ghinionişti – prieteni vechi, cum obişnuia să explice pe un ton apologetic, ridicând din umerii ei frumoşi.

E greu de spus dacă don Carlos era unul dintre ”vechii ei prieteni”. S-au mai auzit şi alte lucruri incredibile în fumoare. Tot ce ştiu este că într-o seară, intrând imprudent în salonul căsuţei, chiar după ce loiala susţinătoare primise ştirea succesului unui carlist important, am fost apucat după gât şi talie şi am fost învârtit prin cameră de trei ori în mod necugetat, în

scârţâielile supărăciase ale mobilei şi pe fredonarea unui vals într-o voce contralto caldă.

Când m-a eliberat din îmbrăţişarea ameţitoare, m-am aşezat pe covor – firesc, dintr-o dată. Cu atitudinea această simplă, am aflat că J.M.K.B., care purta o cravată albă şi un plastron mare, mă urmărise până în cameră, elegant, fatal, corect şi sever. Ca răspuns la privirea lui lungă, sinistră nu-mai în limitele politeţii, întrebătoare, am auzit-o pe Rita murmurând, puţin tulburată şi enervată:

— Vous etes bete mon cher. Voyons! Ca n'a aucune consequance[4]

Foarte mulţumit, în cazul acesta, de a nu prezenta nici o importanţă, deţineam deja elementele înţelesului lumesc al cuvintelor sale.

Rearanjându-mi gulerul – care, să spun drept, ar fi trebuit să fie unul rotund, deasupra unei haine scurte, dar nu era –, am remarcat în mod feri-cit că venisem să-mi iau rămas-bun, pentru că eram deja pregătit să plec pe mare chiar în noaptea aceea cu "Tremolino". Gazda noastră, care încă îşi mai trăgea sufletul şi era puţin răvăşită, s-a întors acră spre J.M.K.B., vrând să ştie când o să fie gata şi EL să plece cu "Tremolino" sau, altfel spus, să se alăture sediului regal. Oare aştepta, l-a întrebat ea ironică, chiar ajunul intrării în Madrid? Astfel, printr-un exerciţiu judicios de tact şi asprime, a restabilit echilibrul atmosferic al camerei cu mult înainte ca eu să plec chiar înainte de miezul nopţii, după ce fusesem conciliat cu afecţiune, ca să cobor pe jos până în port şi să salut "Tremolino" prin obişnui-tul fluierat

[4] Eşti un prost, dragul meu. Acest lucru nu are nici o importanţă (n. tr.).

plăcut, de pe marginea cheiului. Era semnalul nostru, auzit invariabil de patronul Dominic, întotdeauna atent.

El ridica încet o lanternă ca să lumineze paşii mei de-a lungul scândurii înguste şi elastice a pasarelei noastre primitive.

— Înseamnă că plecăm, a murmurat el chiar în momentul în care piciorul meu atingea puntea.

Eu eram solul plecărilor bruşte, dar pe lumea aceasta nimic nu era destul de brusc ca să-l ia pe Dominic prin surprindere. Mustăţile lui groase şi negre, pe care bărbierul din colţul cheiului le ondula în fiecare dimineaţă cu nişte cleşti încinşi, păreau să ascundă un zâmbet perpetuu. Dar cred că nimeni nu văzuse vreodată forma reală a buzelor lui. După seriozitatea domoală şi imperturbabilă a bărbatului acela cu pieptul lat, ai fi crezut că nu zâmbise niciodată în viaţa lui. În ochii lui stătea la pândă o privire de ironie lipsită de orice scrupul, de parcă ar fi fost înzestrat cu un suflet foarte experimentat şi cea mai discretă dilatare a nărilor dădea feţei lui ca bronzul o înfăţişare de extraordinară îndrăzneală. Era singura alterare de trăsături de care părea capabil, pentru că era un sudist de tip concentrat, intenţionat. Părul lui ca abanosul se ondula uşor pe tâmple. Poate că avea cam patruzeci de ani şi era un mare călător pe marea continentală.

Viclean şi necruţător, l-ar fi putut rivaliza în resurse pe fiul nefericit al lui Laertes şi Anticlea. Dacă el nu-şi folosea măiestria şi îndrăzneala împotriva zeilor, se întâmpla astfel numai pentru că zeii din Olimp erau morţi. Fără îndoială că nici o femeie nu l-ar fi putut speria. Un gigant cu un singur ochi nu avea nici umbra unei şanse împotriva lui Dominic

Cervoni, din Corsica, nu din Itaca. Şi nici măcar nu era rege, fiu de rege, ci făcea parte dintr-o familie foarte respectabilă – Caporali adevăraţi, spunea el. Se poate. Familia Caporali datează încă din secolul al XII-lea.

Neavând adversari mai înflăcăraţi, Dominic îşi sporea îndrăzneala prin stratageme necuviincioase îndreptate împotriva puterilor pământului, aşa cum sunt sunt ele întruchipate de instituţiile punctelor vamale şi de orice muritor care aparţine de ele – scribi, ofiţeri şi gărzile de coastă din larg şi de pe ţărm. Vagabondul acesta modern şi nelegiuit, ce avea o poveste personală de iubire, pericole şi vărsare de sânge, era pentru noi un bărbat adevărat. Ne istorisea uneori fragmente din ea pe un ton ironic, controlat. Vorbea catalana, italiana din Corsica şi franceza din Provence cu aceleaşi uşurinţă şi naturaleţe. Era foarte prezentabil în hainele sale de uscat, aşa cum l-am dus odată să o vadă pe dona Rita – o cămaşă albă apretată, o haină neagră şi o pălărie rotundă. Devenea mai interesant prin rezervarea lui aspră şi plină de tact, pusă în evidenţă de o veselie macabră, aproape imperceptibilă, a tonului şi ţinutei.

Avea siguranţa fizică a bărbaţilor cu inima puternică. După o discuţie de jumătate de oră în salon, în timpul căreia s-au legat minunat unul de altul, Rita ne-a spus cu cea mai nimerită dintre atitudinile ei de grande dame[5]

— Mais il est parfait, cet homme[6]!

---

[5] Mare doamnă.(n. tr.).

[6] Dar bărbatul acesta este perfect (n. tr.).

Era perfect. La bordul lui ”Tremolino”, înfăşurat într-un caban negru, pelerina pitorească a marinarilor mediteraneeni, cu mustăţile mari şi ochii fără scrupule puşi în evidenţă de umbra glugii adânci, semăna cu un pirat, cu un călugăr şi părea iniţiat în taină în misterele cele mai groaznice ale mării.

43

Oricum, era perfect, aşa cum spusese dona Rita. Singurul lucru care mă nemulţumea (şi pe care chiar nu mi-l explicam) la Dominic al nostru era nepotul lui, Cesar. Era uimitor să vezi expresia dezolată de ruşine care învăluia îndrăzneala fără scrupule din ochii omului acela, superior oricărui scrupul sau terori.

— N-aş fi îndrăznit niciodată să-l aduc la bordul balancellei voastre, s-a scuzat el odată faţă de mine. Dar ce să fac? Mama lui a murit, iar fratele meu şi-a luat lumea-n cap.

Astfel, am aflat că Dominic al nostru avea un frate. Cât despre faptul că ”şi-a luat lumea-n cap”, aceasta nu înseamnă decât că un bărbat îşi făcuse datoria cu succes, obţinând vendeta ereditară. Feuda care existase vreme de secole între familiile Cervoni şi Brunaschi era atât de veche, încât părea să se fi înăbuşit în cele din urmă. Într-o zi, Pietro Brunaschi, după o zi grea între măslinii lui, s-a aşezat pe un scaun de lângă peretele casei sale, cu un castron cu supă pe genunchi şi o bucată de pâine în mână.

Fratele lui Dominic, care se ducea acasă cu o puşcă pe umăr, s-a simţit jignit la vederea acestei imagini de satisfacţie şi tihnă, evident calculată ca să trezească sentimente de ură şi răzbunare. Nu se certase niciodată cu Pietro, dar, după cum ne-a explicat Dominic, ”toţi morţii noştri urlau în el.” Din spatele unui zid de piatră, el a strigat: ”O, Pietro! Atenţie la ce urmează!” şi, în timp ce celălalt şi-a ridicat nevinovat privirile, el i-a ţintit fruntea şi s-a achitat atât de bine de datoria vechii vendete încât, după cum spunea Dominic, mortul continua să stea cu bolul de supă pe genunchi şi cu bucata de pâine în mână.

Din cauza aceasta – pentru că în Corsica, cei pe care i-ai ucis nu te vor lăsa în pace – fratele lui Dominic a trebuit să ia calea codrului, în arbuştii de pe coasta muntoasă sălbatică, ca să scape de jandarmi pentru restul infim al vieţii lui, iar Dominic se ocupa de nepotul lui cu misiunea de a face bărbat din el.

Nici nu mi-aş putea imagina o misiune mai lipsită de perspective. Însăşi materia primă folosită în acest caz părea defectă. Cei din familia Cervoni, dacă nu erau bărbaţi frumoşi, erau foarte puternici în carne şi oase. Dar tânărul acesta extraordinar de slab şi palid părea să nu aibă mai mult sânge în el decât un melc.

— Vreo vrăjitoare blestemată trebuie să fi furat copilul fratelui meu din leagăn şi a pus plodul acesta de diavol înfometat în locul lui, îmi spunea Dominic. Uită-te la el. Uită-te şi tu la el.

Nu era prea plăcut să-l priveşti pe Cesar. Pielea lui ca pergamentul, care pe craniu arăta albă ca a unui mort, printre smocurile subţiri de păr maro-murdar, părea să fie

lipită direct şi strâns pe oasele lui mari. Deşi nu avea nici un fel de deformaţie, acela a fost momentul în care eu m-am apropiat cel mai mult, mai mult decât mi-aş fi imaginat vreodată că o voi face, de a înţelege ce se desemnează în mod obişnuit prin cuvântul ”monstru”. Nu am nici o îndoială că efectul fizic avea într-adevăr o sursă morală. O natură completamente şi iremediabil depravată se exprima în termeni fizici, care, luaţi în parte, nu te surprindeau deloc în mod pozitiv. Ţi-l imaginai lipicios şi rece la atingere, ca un şarpe. Cel mai mic reproş, dojana cea mai blândă şi justificată era întâmpinată cu o căutătură cruntă, duşmănoasă, cu o strângere diavolească a buzei sale superioare subţiri şi uscate, un mârâit de ură la care el adăuga de obicei sunetul plăcut al scrâşnetului de dinţi.

Unchiul lui îl dobora la pământ mai mult pentru comportamentul lui veninos decât pentru minciuni, obrăznicie sau lenevie. Nici să nu vă ima-ginaţi că se asemăna cu un atac brutal. Vedeam cum braţul musculos al lui Dominic descria intenţionat un gest orizontal amplu, o lovitură demnă, iar Cesar cădea brusc, ca o popică – era foarte amuzant să-i priveşti. Dar, odată căzut, el se zvârcolea pe punte, scrâşnind din dinţi de furie neputincioasă – o privelişte groaznică. De mai multe ori, chiar a dispărut complet – o privelişte surprinzătoare. E foarte adevărat. Chiar înainte de câteva dintre loviturile acestea maiestuoase, Cesar cobora şi se făcea nevăzut. Dispărea de-a berbeleacul în tambuchii deschişi, în bocaporturile din spatele unor butoaie cu fundul în sus, în funcţie de locul în care se întâmpla să intre în contact cu braţul puternic al unchiului său.

Odată, chiar înainte de ultima călătorie a lui ”Tremolino” – se întâmpla în vechiul port – a dispărut astfel peste bord, spre infinita mea consternare. Discutam despre afaceri cu Dominic la pupa, iar Cesar se strecurase în spatele nostru ca să asculte, pentru că, printre atâtea alte calităţi, el avea talentul desăvârşit de a spiona şi a trage cu urechea. Auzind pleoscăitul căderii sale în apă puţin mai departe de noi, am rămas pironit de groază în acelaşi loc. Dar Dominic s-a dus calm până la traversă şi s-a aplecat, aşteptând ca ţeasta nefericitului său nepot să iasă din apă.

— Hei, Cesar, a strigat el cu dispreţ spre năpăstuitul care împroşca cu apă în jurul lui. Prinde cablul de ancorare – charogne[7]!

S-a apropiat apoi de mine ca să reluăm conversaţia întreruptă.

— Şi Cesar? am întrebat eu neliniştit.

— Canalia! Lasă-l să atârne acolo! a răpuns el.

A vorbit în continuare calm despre problemele presante, în vreme ce eu încercam în zadar să-mi alung din minte imaginea lui Cesar afundat până la bărbie în apa vechiului port, o fiertură de secole de gunoaie ma-ritime. Încercam s-o alung pentru că simpla idee a acelei ape mă îmbolnăvea. Imediat, făcând semn unui barcagiu care nu avea ce face, Dominic i-a poruncit să-l pescuiască pe nepotul lui. Şi, încet-încet, Cesar a apărut venind la bord de pe chei, tremurând, şiroind de ape murdare, cu bucăţele de paie putrezite în păr şi o bucată de coajă de portocală murdară atâr-nându-i de umăr. În timp ce trecea

[7] Mortăciune (n. tr.)

pe lângă noi, clănţănea din dinţi, iar ochii galbeni priveau cruciş spre noi, cu răutate. M-am gândit că era de datoria mea să-l dojenesc.

— De ce-l pui la pământ de fiecare dată, Dominic? l-am întrebat eu. Într-adevăr, eram convins că nu avea nici un rost – nu făcea decât să irosească forţa.

— Trebuie să încerc să fac bărbat din el, a răspuns Dominic fără nici o speranţă.

M-am abţinut să-i dau replica evidentă că în felul acesta risca să-l transforme – în cuvintele nemuritorului domn Mantalini – într-un ”un cadavru dangat, ud şi respingător”.

— Vrea să fie fierar, a izbucnit Cervoni. Asta ca să înveţe cum să forţeze încuietorile cred, a adăugat el cu amărăciune sarcastică.

— De ce nu-l laşi să se facă fierar? am riscat eu.

— Cine să-l înveţe? a strigat. Unde să-l las? a întrebat el, pe un ton scăzut.

Iar eu am văzut pentru prima dată ce înseamnă disperarea adevărată.

— Fură, să ştii! Vai! Par ta Madonne[8]! Cred că ar fi în stare să ne otră-vească mâncarea, a ta şi a mea – vipera!

Şi-a ridicat faţa şi amândoi pumnii încordaţi spre Ceruri. Oricum, Cesar nu ne-a otrăvit niciodată mâncarea. Nu poţi fi sigur niciodată, dar cred că s-a dus să facă o altfel de muncă.

[8] Pe Madonna! (n. tr.).

Din motive întemeiate, am fost nevoiţi să ajungem foarte departe cu această călătorie, ale cărei amănunte nu trebuie împărtăşite. Venind dinspre sud, ca să o încheiem cu partea importantă şi cu adevărat periculoasă a pla-nului nostru, am ajuns la concluzia că trebuia să căutăm în Barcelona nişte informaţii precise. Poate că pare că ne băgam singuri capul în fălcile leului, dar de fapt nu era aşa. Aveam acolo unul sau doi prieteni foarte influenţi şi mulţi alţii mai umili, dar foarte valoroşi, pentru că îi cumpărasem pe bani buni. Nu eram în pericol de a fi agresaţi. Într-adevăr, informaţiile importante ne-au parvenit imediat prin intermediul ofiţerului vamal, care a urcat la bord dovedind un zel ostentativ, ca să înfigă o vergea de fier în stratul de portocale – partea vizibilă din încărcătura noastră în tambuchi.

Am uitat să menţionez înainte de aceasta că ”Tremolino” era cunoscut în mod oficial ca vas comercial de fructe şi lemn de plută. În timp ce se întorcea pe ţărm, zelosul ofiţer a reuşit să strecoare o bucăţică de hârtie preţioasă în mâna lui Dominic, iar câteva ore mai târziu, când se eliberase din funcţiune, s-a întors la bord, însetat de băutură şi mulţumiri. Cum e şi firesc, le-a primit pe amândouă. În timp ce şedea şi îşi sorbea lichiorul în micuţa cabină, Dominic l-a năpădit cu întrebări despre obiceiurile gărzilor de coastă. De fapt, pe noi ar fi trebuit să ne preocupe serviciul preventiv din larg şi era vital pentru succesul şi siguranţa noastră să ştim poziţia e-xactă a vaporului de patrulă din apropiere. Veştile nu puteau fi mai favo-rabile. Ofiţerul a menţionat un loc de pe coastă la vreo douăsprezece mile mai departe, unde, nebănuitoare şi nepregătită, era ancorată, cu pânzele relaxate, vopsindu-şi vergele şi zgâriind bancurile de nisip.

Apoi, după complimentele obişnuite, ne-a părăsit, zâmbindu-ne optimist peste umăr.

După ce am coborât, m-am ţinut pe aproape toată ziua, din exces de prudenţă. Călătoria aceea avea o miză mare.

— Noi suntem gata să plecăm imediat, cu excepţia lui Cesar, care lipseşte încă de la micul dejun, m-a anunţat Dominic în maniera lui domoală şi aspră.

Nu ne puteam imagina unde plecase băiatul şi de ce. Ipotezele obişnuite în cazul lipsei unuia dintre marinari nu se aplicau şi în cazul absenţei lui Cesar. Era prea hain pentru iubire, prietenie, jocuri de noroc sau chiar relaţii ocazionale. Dar se mai întâmplase o dată sau de două ori să hoinărească aşa.

Dominic a coborât pe ţărm să-l caute, dar s-a întors singur după două ore şi foarte supărat, după cum îmi dădeam seama după umbra sporită a unui zâmbet invizibil de sub mustaţa lui. Se întreba ce se întâmplase cu nenorocitul şi a făcut o investigaţie grăbită printre posesiunile noastre portabile. Nu furase nimic.

— O să se întoarcă repede, i-am spus eu optimist.

După zece minute, unul dintre oamenii de pe punte a strigat tare:

— Îl văd venind!

Cesar nu purta decât cămaşa şi pantalonii. Îşi vându-se haina, pentru bani de buzunar, după câte se părea.

— Pungaşule!

E tot ce i-a spus Dominic, cu o blândeţe teribilă. Şi-a stăpânit furia pentru moment.

— Unde ai fost, vagabondule? a întrebat el ameninţător.

Nimic nu l-ar fi putut convinge pe Cesar să răpundă la întrebare. Era ca şi cum dispreţuia minciuna. Ne-a înfruntat, retrăgându-şi buzele şi scrâşnind din dinţi şi nu s-a retras nici un centimetru din faţa loviturii de braţ a lui Dominic. A căzut la pământ de parcă ar fi fost împuşcat, bineînţeles. Dar, de data aceasta am observat că, în timp ce se ridica, a rămas în patru labe mai mult ca de obicei, arătându-şi dinţii mari peste umăr şi ridicând spre unchiul lui priviri crunte cu un alt fel de ură în ochii lui rotunzi şi galbeni. Sentimentul lui permanent părea întărit în acele momente de o răutate deosebită şi curiozitate. Am devenit mai interesat. M-am gândit că dacă o să reuşească vreodată să ne strecoare otravă în farfurii, aşa o să ne privească în momentul în care ne aşezăm la masă. Dar bineînţeles că n-am crezut nici pentru un moment că o să ne pună otravă în mâncare. Şi el mânca aceeaşi mâncare. În plus, nici nu avea otravă. Şi nici nu-mi imaginam o fiinţă umană atât de orbită de lăcomie încât să vândă otravă unei asemenea creaturi atroce.

44

Am ieşit încet în largul mării la apusul soarelui şi, în decursul nopţii, totul a mers bine. Aveam o briză

impetuoasă, se simţea o suflare dinspre sud. Aveam vânt bun pentru călătoria noastră. Din când în când, Dominic îşi lovea palmele de câteva ori, de parcă ar fi vrut să aplaude performanţele lui ”Tremolino”. Balancelle fredona şi tremura uşor în zborul ei, dansând uşor sub picioarele noastre.

În zori, dintre cele câteva pânze care se vedeau fu-gind înaintea furtunii care stătea să izbucnească, i-am atras atenţia lui Dominic asupra unui anumit vas. Sumedenia de pânze pe care le purta îl făcea să se desluşească de departe, la pupa, ca o coloană cenuşie care stătea neclintită direct în urma noastră.

— Uită-te la băiatul acesta, Dominic, i-am spus eu. Se pare că se grăbeşte.

Padrone n-a spus nimic, dar, înfăşurându-şi pelerina neagră strâns în jurul lui, s-a ridicat ca să se uite. Faţa lui bronzată de vreme, încadrată de glugă, avea un aspect de autoritate şi forţă competitivă, cu ochii afundaţi privind fix în depărtare fără să clipească, precum ochii ficşi, concentraţi şi nemiloşi ai unei păsări de mare.

— Chi va piano va sano[9], a spus el în cele din urmă, aruncând o privire dispreţuitoare într-o parte, ca aluzie ironică la viteza noastră ameţitoare.

”Tremolino” mergea cât de repede putea şi părea că de-abia atinge marea masă de spumă peste care zbura. M-am ghemuit din nou ca să mă adăpostesc în dreptul parapetului jos. După mai mult de o jumătate de oră de nemişcare legănată ce-i trăda atenţia concentrată, fără

[9] Cine merge încet, merge sănătos! (n. tr.).

răsuflare, Dominic s-a lăsat în jos pe punte lângă mine. Din gluga de călugăr, în ochii lui lucea o expresie fioroasă, care m-a surprins. Nu a spus decât:

— Bănuiesc că a venit aici ca să spele vopseaua nouă de pe verge.

— Ce? am strigat eu ridicându-mă. E garda de coastă?

Perpetua sugestie a unui zâmbet de sub mustăţile de pirat ale lui Dominic părea să se accentueze tot mai tare – real, aspru, aproape vizibil prin părul ud şi cârlionţat. Judecând după acest semn, cred că era cuprins de o furie de nestăpânit. Dar îmi dădeam seama şi că era zăpăcit – descoperirea asta m-a afectat în mod neplăcut. Dominic zăpăcit! Vreme îndelungată, rezemat de parapet, am rămas cu privirile pierdute peste pupa, la coloana cenuşie care părea să rămână legănându-se uşor în urma noastră, întotdeauna la aceeaşi distanţă.

Între timp, Dominic, negru şi cu gluga pe cap, şedea pe punte cu picioarele încrucişate, cu spatele în vânt, amintind vag de un şef arab şezând pe nisip. Deasupra siluetei nemişcate, şnurul scurt şi ciucurele de la capătul rigid al glugii se legăna fără viaţă în bătaia vântului. În cele din urmă, am renunţat să mai înfrunt vântul şi ploaia şi m-am ghemuit lângă el. Eram mulţumit că ambarcaţiunea era un vapor de patrulă. Nu avea nici un rost să vorbim despre prezenţa lui acolo, dar, imediat, între doi nori încărcaţi cu averse cu grindină, o cascadă de lumină a soarelui a căzut peste velele lui şi oamenii noştri i-au descoperit singuri caracterul. Începând din momentul acela, am observat că ei păreau să nu acorde nici o atenţie celorlalţi sau altor lucruri. Nu-şi iroseau nici ochii,

nici gândurile, decât pe fragila formă de coloană din spatele nostru. Oscilaţiile lui deveniseră perceptibile. Pentru o clipă, a rămas orbitor de alb, apoi s-a şters încet, până când s-a pierdut de tot în furtună, numai ca să reapară din nou, aproape negru, asemănător cu un stâlp înfipt vertical pe fundalul pieziş al norilor solizi. De când îl zărisem prima dată, nu se apropiase de noi nici măcar cu un metru.

— N-o să-l prindă din urmă niciodată pe ”Tremolino”, am spus eu jubilând.

Dominic nici nu s-a uitat la mine. A remarcat doar absent, dar pe bună dreptate, că vremea grea era în favoarea urmăritorului nostru. Era de trei ori mai mare decât noi. Nu trebuia decât să menţinem distanţa până la căderea întunericului, ceea ce puteam face cu uşurinţă şi apoi să coborâm pânzele dinspre mare şi să evaluăm situaţia. Dar gândurile acestea păreau să se împiedice în întunericul unei enigme nerezolvate, aşa că, nu după multă vreme, a rămas tăcut. Noi fugeam în ritm susţinut, cu aripile desfăcute. Capul San Sebastian, aproape în faţa noastră, părea să se îndepărteze de noi în torentele de ploaie, iar apoi să apară din nou, ca să ne întâmpine graba şi de fiecare dată se vedea tot mai clar între averse.

Cât mă priveşte, eu nu eram deloc sigur că acest gabelou (aşa cum o numeau oamenii noştri în mod scandalos) ne urmărea pe noi. Dar părerea mea prezenta incongruenţe nautice, ceea ce m-a făcut să-mi exprim opinia sanguină că ea, nevinovată, nu făcea decât să-şi schimbe locaţia. Auzind acestea, Dominic a binevoit să-şi întoarcă capul:

— Eu îţi spun că ne urmăreşte, a afirmat el arţăgos după o scurtă privire la pupa.

Nu i-am pus niciodată la îndoială părerea. Dar cu toată ardoarea unui neofit şi cu mândria unui învăţăcel isteţ, eu eram la vremea aceea un bun cazuist nautic.

— Ce nu înţeleg eu, am insistat cu subtilitate, e cum naiba, pe vântul ăsta, reuşeşte să se menţină exact în locul în care era când am zărit-o prima oară. Era clar că nu putea şi nu reuşise să parcurgă cu douăsprezece mile mai mult decât noi în timpul nopţii. Şi mai sunt şi alte aspecte imposibile...

Dominic şezuse neclintit, ca un pivot negru lipsit de viaţă, pus pe puntea de la pupa, aproape de capul cârmei, cu un ciucure mic fluturând în vârful lui ascuţit şi o vreme el a păstrat neclintirea meditaţiei sale. Apoi, aplecându-se cu un râset scurt, mi-a dat vestea cea proastă. Acum, înţelegea totul perfect. Se afla în locul în care o văzusem de prima dată, nu pentru că ne prinsese din urmă, ci pentru că trecusem pe lângă ea, în timp ce ne aştepta deja, oprită, cel mai probabil, pe urma noastră.

— Înţelegi – deja? a mormăit Dominic pe un ton scăzut, dar ameninţător. Deja! ştii că am plecat cu opt ore înainte de ora stabilită, altfel ar fi avut destul timp să ne aştepte de partea cealaltă a Capului şi – a clănţănit din dinţi ca un lup, aproape de faţa mea – ne-ar fi avut uite-aşa!

Acum înţelegeam destul de bine. Cei din vaporul celălalt stăteau cu ochii în patru şi nu-şi pierdeau cumpătul. Am trecut pe lângă ei în întuneric, în timp ce ei se îndreptau încet spre locul de unde urmau să ne atace, crezând că noi

suntem mult în urmă. Totuşi, la lumina zilei, văzând o balancelle în faţa lor cu o sumedenie de pânze desfăcute, şi-au întins pânzele ca să ne urmărească. Dar, dacă era aşa, atunci...

Dominic m-a apucat de braţ.

— Da, da! Cineva le-a dat informaţia şi ei au venit aici! Înţelegi? Au primit informaţii... Am fost vânduţi, trădaţi... De ce? Cum? Pentru ce? I-am plătit pe toţi aşa de bine la ţărm... Nu! O să-mi plesnească ţeasta.

Părea să se înece, a tras tare de nasturele de la gât al pelerinei, a sărit în sus cu gura deschisă, de parcă ar fi vrut să strige înjurături şi acuzaţii, dar s-a stăpânit imediat şi, înfăşurându-şi pelerina mai strâns în jurul lui, s-a aşezat din nou pe punte la fel de tăcut ca mai înainte.

— Trebuie să fie opera vreunui ticălos de pe uscat, am spus eu.

A tras margina glugii mult peste ochi, apoi a mormăit:

— Un ticălos... Da... E limpede.

— Ei bine, am spus eu. Nu pot pune mâna pe noi, asta e clar.

— Nu, a încuviinţat el încet, nu pot.

Am trecut foarte aproape de Cap, ca să evităm un curent potrivnic. Pe partea cealaltă, prin efectul pământului, vântul ne-a părăsit complet pentru o clipă, aşa că două dintre velele semeţe ale lui ”Tremolino” atârnau leneşe de catarge în vuietul tunător al mărilor, ce invada ţărmul pe

care îl lăsasem în urmă. Şi, când rafala reîntoarsă le-a umflat din nou, am văzut cu uimire cum jumătate din noua velă mare, pe care o credeam capabilă mai degrabă să scufunde barca decât să cedeze, a zburat pur şi simplu de pe grandee. Am coborât imediat verga şi le-am salvat pe toate, dar nu mai era velă, ci numai o grămadă de fâşii ude de pânză, care stânjeneau puntea şi îngreunau vaporul. Dominic a dat ordin să se arunce toată grămada peste bord.

Ducându-mă iar la pupa, mi-a spus că ar fi aruncat şi verga peste bord, ”dacă ar nu ar fost atâta bătaie de cap. Să nu-ţi scape nici un semn”, a continuat el, cu voce scăzută. ”Dar o să-ţi spun ceva groaznic. Ascultă: am observat că întăriturile de frânghie de pe vela aceea au fost tăiate. Auzi? Au fost tăiate cu cuţitul în mai multe locuri. Totuşi, a rezistat atâta vreme. Nu le-a tăiat destul de bine. Vântul i-a venit de hac în cele din urmă. Ce mai contează? Dar uită-te! Trădarea e chiar pe puntea aceasta! Pe coarnele diavolului! şade chiar aici, în spatele noastru! Nu te întoarce, signore!

Pe atunci, eram cu faţa spre pupa.

— Ce să facem? am întrebat eu îngrozit.

— Nimic. Tăcere. Fii bărbat, signore!

— Ce altceva? am întrebat eu.

Ca să-i dovedesc că puteam fi bărbat, m-am hotărât să nu scot nici un sunet atâta vreme cât Dominic însuşi avea forţa de a-şi ţine buzele lipite. În anumite situaţii, tăcerea este cea mai potrivită. Mai mult, experienţa trădării părea

să fi aruncat o ameţeală neajutorată asupra gândurilor şi simţurilor mele. Vreme de o oră sau mai mult, am privit cum, dintre scurtele furtuni care îl ascundeau uneori cu totul, urmăritorul nostru se ridica pe valuri tot mai aproape. Dar, chiar şi atunci când nu o vedeam, o simţeam acolo, ca un cuţit la gâtul nostru. Se apropia de noi înfricoşător de mult. Iar ”Tremolino”, într-o briză mai ameninţătoare şi pe ape mai li-niştite, se legăna încet sub singura ei velă, iar mişcarea avea ceva înfri-coşător de neglijent în libertatea ei de mişcare. A mai trecut o jumătate de oră. Nu mai suportam.

— Or să ajungă din urmă biata bărcuţă, am bâlbâit eu dintr-o dată, aproape pe punctul de a izbucni în lacrimi.

Dominic nu se agita mai mult decât o sculptură. Mi-am simţit sufletul neexperimentat copleşit de un sentiment de singurătate catastrofică. Imaginea tovarăşilor mei mi-a trecut prin faţa ochilor. M-am gândit că toată gaşca de regalişti era în Monte Carlo acum. Au apărut foarte clari şi foarte mici în mintea mea, cu voci afectate şi gesturi rigide, ca o procesi-une de marionete rigide pe o scenă de jucărie. Am tresărit. Ce era asta? Din gluga neagră nemişcată de lângă mine s-a auzit o şoaptă misterioasă, lipsită de scrupule.

— Il faut la tuer[10]!

Am auzit foarte bine.

— Ce spui, Dominic? am întrebat eu, mişcându-mi doar buzele.

[10] Trebuie să o omorâm! (n.tr.).

Iar şoapta ce venea din glugă s-a repetat în mod misterios:

— Trebuie s-o omorâm.

Inima a început să-mi bată violent.

— Aşa este, am bolborosit eu. Dar cum?

— O iubeşti mult?

— Da.

— Atunci trebuie să găseşti forţa să faci şi asta. O s-o cârmeşti chiar tu, iar eu o să am grijă să moară repede, fără să rămână nici o aşchie din ea.

— Poţi? am murmurat eu, fascinat de gluga neagră care se întorsese impasibilă la pupa, de parcă s-ar fi aflat în comuniune nelegiuită cu bătrâna mare de magicieni, negustori de sclavi, exilaţi şi războinici, marea le-gendelor şi terorii, unde marinarii din trecutul îndepărtat auzeau umbra neliniştită a unui bătrân hoinar ce plângea zgomotos în întuneric.

— Ştiu o stâncă, a murmurat secretos vocea iniţiată din glugă. Dar, atenţie! Trebuie s-o facem înainte ca oamenii noştri să observe ce vrem să facem. În cine mai putem avea încredere acum? Un cuţit trecut peste fungile frontale ar face ca vela să cadă jos şi libertatea noastră să rămână de domeniul trecutului în douăzeci de minute. Şi s-ar putea ca cei mai buni dintre oamenii noştri să se teamă de înec. Bărcuţa noastră este acolo, dar, într-o afacere ca asta, nimeni nu poate fi sigur că o să se salveze.

Vocea a tăcut. Plecasem de la Barcelona cu şalupa mică remorcată, dar mai târziu era prea riscant ca să încercăm să o urcăm pe vas, aşa că am lăsat-o să-şi încerce norocul cu mările la capătul unei lungimi confortabile de frânghie. De multe ori, ni se păruse că era groaznic de copleşită, dar imediat o vedeam apărând pe neaşteptate pe un val, părând la fel de plină de viaţă şi nevătămată ca întotdeauna.

— Înţeleg, am spus eu încet. Foarte bine, Dominic. Când?

— Nu încă. Trebuie să mai înaintăm puţin, a răspuns vocea din glugă cu un murmur fantomatic.

45

A rămas hotărât. Acum aveam curajul să mă întorc. Oamenii noştri se ghemuiseră pe punţi ici şi colo cu chipuri neliniştite, descurajate, întorşi toţi în aceeaşi direcţie ca să-l privească pe urmăritor. Pentru prima dată în dimineaţa aceea, l-am observat pe Cesar întins cât era de lung pe puntea de lângă vela mare şi m-am întrebat unde se pitise până atunci. Dar, din câte bănuiam eu, se putea să fi fost lângă mine în tot acest timp. Ne urmărisem soarta cu prea multă concentrare ca să ne mai dăm atenţie unul altuia. Nimeni nu mâncase nimic în dimineaţa aceea, dar oamenii veneau mereu să bea apă din ciubăr.

Am fugit jos, în cabină. Aveam acolo, puşi deoparte, într-un dulap, zece mii de franci în aur, despre a căror prezenţă la bord, din câte ştiam eu, nu ştia nici un suflet, în afară de Dominic. Când am ieşit din nou pe punte, Dominic se în-torsese şi privea coasta de sub gluga lui. Cape Creux închidea priveliştea în faţă. Spre stânga, un golf larg, cu apele tulburate şi spulberate de furtuni puternice, părea plin de fum. La pupa, cerul părea ameninţător.

În clipa în care m-a văzut Dominic a vrut să ştie, pe un ton calm, ce se întâmplase. M-am apropiat din nou de el şi, părând pe cât puteam de nepăsător, i-am spus încet că găsisem dulapul spart, iar cingătoarea cu bani dispăruse. Seara trecută era încă acolo.

— Ce vroiai să faci cu ea? m-a întrebat el, tremurând foarte tare.

— Să mi-o pun la brâu, bineînţeles, uimit să-i aud dinţii clănţănind.

— Aur blestemat! a murmurat el. Poate că greutatea banilor te-ar fi costat viaţa.

S-a cutremurat

— N-avem timp să vorbim despre asta acum.

— Sunt gata.

— Încă nu. Aştept să ajungă aici furtuna aceea, a murmurat el.

Au mai trecut câteva minute tensionate.

Furtuna a venit în cele din urmă. Urmăritorul nostru, copleşit de un fel de vârtej întunecat, a dispărut din vedere. ”Tremolino” a tremurat şi a alergat înainte în salturi. Pământul din faţă a dispărut şi el, iar noi păream să fi rămas singuri în-tr-o lume de ape şi vânt.

— Prenez la barre monsieur[11]! a rupt Dominic tăcerea dintr-o dată cu o voce aspră.

Şi-a aplecat gluga până aproape de urechea mea.

— Balancelle este a ta. Mâinile tale trebuie să facă faţă acestei lovituri. Eu... eu mai am ceva de făcut.

Striga tare către omul care ţinea direcţia.

— Lasă-l pe signore să ia cârma, iar tu şi ceilalţi să fiţi pregătiţi să coborâţi repede barca la ordin.

Omul a ascultat, surprins, dar fără un cuvânt. Ceilalţi s-au agitat şi au ciulit urechile când au auzit acestea. I-am auzit murmurând.

— Ce facem acum? Oare o să iuţim pasul şi o luăm la sănătoasa? Padrone ştie ce face.

Dominic a mers înainte. S-a oprit să se uite în jos la Cesar, care, aşa cum am mai spus, era întins cât era de lung, cu faţa în jos, lângă vela mare, apoi a trecut peste el şi a dispărut în jos, sub pânza mare. N-am reuşit să văd nimic în faţă. Nu puteam vedea nimic, cu excepţia velei mari deschise şi nemişcate, ca o aripă mare, ce răspândeşte

[11] Apucă fusul cârmei, domnule! (n. tr.).

umbră. Dar Dominic avea problemele lui. Am auzit vocea lui din faţă, într-un strigăt abia audibil:

— Acum, signore!

M-am rezemat de fusul cârmei, aşa cum fusesem instruit mai devreme. L-am auzit din nou, încet, şi nu a trebuit decât să-l ţin drept. Nici o altă navă n-a mai alergat aşa de bucuroasă spre moartea ei. Se ridica şi cădea, de parcă ar fi plutit în spaţiu, şi a ţâşnit înainte, şuierând ca o săgeată. Gâr-bovit sub piciorul velei mari, Dominic a apărut din nou şi s-a ridicat în picioare sprijinindu-se de catarg, cu degetul arătător ridicat, cu o atitudine de atenţie răbdătoare.

Să vedeţi acolo scânduri crăpate şi obiecte din lemn distruse! Epava aceasta a rămas în sufletul meu cu groaza şi oroarea omuciderii, cu remuşcările neuitate că distrusesem dintr-o singură lovitură o fiinţă vie, o inimă credincioasă. La un moment dat, graba şi oscilaţia amplificată a vitezei, în momentul următor – un tunet şi moarte, neclintire – un moment de nemişcare îngrozitoare, cântecul vântului preschimbat în vaiet strident, iar apele grele clocotind ameninţător şi leneş în jurul cadavrului. Într-o clipă de teroare, am văzut cum verga trincii a zburat longitudinal cu o legănare brutală, iar oamenii erau toţi grămadă, înjurând de frică şi târându-se ca nebunii spre parâma bărcii. Cu strania bucurie la vederea lucrurilor cunoscute, l-am zărit şi pe Cesar printre ei şi am recunoscut vechiul, bine cunoscutul şi eficientul gest al lui Dominic, lovitura orizontală a braţului său puternic. Îmi aduc bine aminte că mi-am spus: ”Cesar trebuie să se scufunde, bineînţeles.” şi apoi, în timp ce mă târam în patru labe, cârma oscilantă căreia îi dădusem drumul m-a pocnit sub ureche şi m-a lăsat fără cunoştinţă.

Nu cred că am rămas inconştient mai mult de câteva minute, dar când mi-am venit în fire, barca gonea înaintea vântului într-un golfuleţ adăpostit, şi doi oameni de-abia reuşeau să ţină direcţia cu vâslele lor. Cu braţul în jurul umerilor mei, Dominic mă sprijinea la velele de la pupa.

Am acostat într-o parte cunoscută a ţării. Dominic a luat una dintre vâslele bărcii cu el. Cred că se gândea la râul pe care trebuia să-l traversăm după puţină vreme, pe care se afla un fel de gabară nenorocită, al cărei par era adesea furat. Dar, mai înainte de toate, trebuia să urcăm creasta de la spatele Capului. El m-a ajutat să urc. Eram ameţit. Îmi sim-ţeam capul foarte mare şi greu. În vârful urcuşului, m-am agăţat de el şi ne-am oprit să ne odihnim.

Mai jos de noi, spre dreapta, golful lat şi plin de fum era pustiu. Dominic îşi ţinuse promisiunea. Nu se vedea nici o aşchie în jurul stâncii negre lângă care ”Tremolino”, cu inima curajoasă zdrobită dintr-o singură lovitură, se cufundase în ape adânci pentru odihna eternă. Nemărginirea mărilor deschise era înăbuşită de ceţuri dense şi în mijlocul furtunii ce se ştergea, ca o fantomă, sub presiunea înfricoşătoare a velelor, garda de coastă neavizată gonea la fel ca înainte, continuându-şi urmărirea spre nord. Oamenii noştri coborau deja panta opusă ca să caute gabara despre care ştiam din experienţă că nu putea fi găsită întotdeauna aşa uşor. I-am urmărit cu ochi uimiţi, ceţoşi. Unu, doi, trei, patru.

— Dominic, unde e Cesar? am strigat eu.

Ca şi cum ar fi respins însuşi sunetul numelui său, Padrone a descris gestul acela amplu, impetuos, cu care îl dobora la pământ. M-am dat cu un pas înapoi şi l-am privit cu

teamă. Cămaşa deschisă îi dezvelea gâtul musculos şi părul gros de pe piept. A înfipt vâsla vertical în pământul moale şi, rulându-şi încet mâneca dreaptă, a întins braţul drept în faţa mea.

— Acesta, a început el cu o mare hotărâre, a cărei reţinere supraumană vibra cu violenţa înăbuşită a sentimentelor sale, este braţul care a dat lovitura. Mă tem că aurul tău a făcut restul. Uitasem de tot de banii tăi.

Şi-a împreunat mâinile într-un acces de supărare.

— Am uitat, am uitat, a repetat el neconsolat.

— Cesar a furat cingătoarea? am bâlbâit eu uimit.

— Cine altcineva? Canallia! Trebuie să te fi spionat zile întregi. El a furat-o. A lipsit toată ziua în Barcelona. Traditore! şi-a vândut haina – ca să închirieze un cal. Ha, ha! Ce afacere bună! Îţi spun că el i-a trimis după noi...

Dominic a arătat spre mare, unde garda de coastă nu mai era decât un punctuleţ negru. Şi-a lăsat bărbia în piept.

— ... au primit informaţii! a murmurat el cu o voce posomorâtă. Un Cervoni! Oh, bietul meu frate!

— Şi l-ai înecat, am zis eu încet.

— L-am lovit o dată şi nenorocitul s-a scufundat ca o piatră, cu aurul. Da. Dar a avut timp să citească în ochii mei că nimic nu-l putea salva atâta vreme cât eu eram în viaţă. Şi nu aveam dreptul – eu, Dominic Cervoni, Padrone, care l-am adus pe fellucca ta – pe nepotul meu, un trădător?

A scos vâsla din pământ şi m-a ajutat cu grijă să cobor. În tot acest răstimp, nu s-a uitat la mine nici măcar o dată. Ne-a trecut pe partea cealaltă cu gabara, apoi şi-a pus din nou vâsla pe umăr şi a aşteptat până când oamenii noştri se depărtaseră destul de mult şi mi-a oferit braţul lui. După ce străbătusem o parte din drum, s-a ivit şi coliba de pescari spre care ne îndreptam. Dominic s-a oprit.

— Crezi că poţi să ajungi până la casă de unul singur? m-a întrebat el încet.

— Da, aşa cred. Dar de ce? Unde te duci, Dominic?

— Oriunde! Ce întrebare! Signore, nu eşti decât puţin mai mult decât un băiat, dacă îi pui o asemenea întrebare unui bărbat care are o asemena poveste familială. Ah, traditore! Oare ce m-a făcut să recunosc că plodul ăsta de drac mort de foame este sânge din sângele meu! Hoţ, escroc, laş, mincinos – alţi oameni pot să se descurce cu aşa ceva! Dar eu eram unchiul lui, aşa că... Mi-aş dori să mă fi otrăvit. Charogne! Dar aşa ceva: eu, om de încredere şi corsican să fiu nevoit să-ţi cer iertare pentru că am adus la bordul vasului tău, al cărui Padrone eram, un Cervoni, care te-a trădat – un trădător. Asta e prea mult. Este prea mult. Ei bine, îţi cer iertare şi poţi să-l scuipi în faţă pe Dominic pentru că un trădător din sângele nostru ne murdăreşte pe toţi. Un furt poate fi recompensat între oameni, o minciună îndreptată, o moarte răzbunată, dar ce poţi face ca să plăteşti o trădare ca aceasta?... Nimic.

S-a întors şi s-a îndepărtat de mine, mergând de-a lungul râului, agitându-şi răzbunător braţul şi repetându-şi încet, cu emfază sălbatică:

— Ah, canalia! Canallia! Canallia!...

M-a lăsat acolo, tremurând de slăbiciune şi mut de uimire. Incapabil să scot vreun sunet, am urmărit cu privirea chipul ciudat de nefericit al marinarului care ducea o vâslă pe umăr, în susul unei viroage golaşe, presărate cu stânci, sub cerul trist şi plumburiu al ultimei zile a lui ”Tremolino”. Astfel, păşind cu hotărâre, cu spatele spre mare, Dominic a dispărut.

Proporţionând calitatea dorinţelor, gândurilor şi mirărilor noastre la nesfârşita noastră insignifianţă, măsurăm până şi timpul în funcţie de statura noastră. Prizonieri în casa iluziilor personale, treizeci de secole din istoria umanităţii par mai puţin semnificative decât treizeci de ani din viaţa noastră. Iar Dominic Cervoni ocupă un loc în amintirea mea alături de legendarul hoinar al mării de minuni şi teroare, alături de aventurierul funest şi ticălos, pentru care umbra evocată a profetului prevestea o călătorie pe continent, cu o vâslă pe umăr, până a întâlnit oameni care nu văzuseră niciodată vapoare şi vâsle. Mi se pare că-i văd umăr la umăr, în amurgul unui pământ arid, posesorii nefericiţi ai ştiinţei maritime secrete, purtând pe umerii lor emblema vocaţiei grele, înconjuraţi de oameni tăcuţi şi liniştiţi, chiar atunci când eu, întorcându-mă cu spatele la mare, duc aceste câteva pagini în amurg, sperând să găsesc într-o vale de pe continent bun-venitul tăcut al unui ascultător răbdător.

”Nu are nimeni şansa de a fi promovat decât dacă sare în gura unei arme şi se târăşte afară prin gura de detonare.”

Cel care, acum o sută de ani, mai mult sau mai puţin, a rostit cuvintele de mai sus cu o strângere de inimă, însetat de distincţii profesionale, era un tânăr ofiţer naval. Din viaţa, cariera, realizările şi sfârşitul lui, nimic nu este prezentat tinerilor lui succesori din flota de astăzi – nimic, decât fraza aceasta, care, tipic marinărească în simplitatea sentimentului personal şi a forţei expresiei grafice, întrupează spiritul epocii. Această mărturisire obscură, dar puternică, are preţul, importanţa şi lecţia ei. Ne parvine de la un strămoş de seamă. Nu ştim dacă el a trăit destul de mult pentru a avea vreo şansă la promovarea pentru care trebuia să lupte cu atâta înflăcărare. El aparţine măreţei categorii a necunoscuţilor – care sunt într-adevăr măreţi, prin suma totală a eforturilor devotate pe care le depun şi prin scala colosală a succesului la care au ajuns prin ambiţia lor insaţiabilă şi trainică. Nu îi ştim numele, nu ştim despre el decât ceea ce e important să ştim – că nu a dat niciodată înapoi în clipele de efort fără speranţă. Ştim acest lucru despre un distins marinar din vremea lui Nelson. Părăsind această viaţă ca amiral al flotei în ajunul războiului din Crimeea, Sir Thomas Byam Martin a lăsat pentru noi, printre scurtele sale notiţe autobiografice, aceste câteva cuvinte tipice, rostite de unul dintre nenumăraţii tineri care trebuie să fi simţit această neplăcere a vârstei eroice.

Distinsul amiral avusese la rândul lui aceste sentimente şi era un bun judecător a ceea ce se aştepta în vremea lui de la oameni şi vase. Inteligentul căpitan al unei fregate, un

bărbat cu solidă raţiune, de un curaj năvalnic şi cu o minte limpede, care era preocupat îndeaproape de bună-starea şi onoarea marinei, a ratat o faimă mai mare numai datorită muncii pe care o presta. Am putea cita aici cuvintele pe care le-a lăsat T.B. Martin despre Nelson, la declinul unei vieţi sacrificate pentru scopuri nobile, care a murit acum cincizeci de ani, în ajunul aniversării luptei de la Trafalgar.

”Nobleţea minţii lui Nelson era o parte importantă şi minunată a caracterului său. Slăbiciunile lui – defecte, dacă aşa preferaţi – nu vor fi scoase în evidenţă în nici una dintre însemnările mele”, declară el şi continuă – ”El este cel ale cărui realizări minunate şi de neegalat vor fi rememorate cu admiraţie şi britanicii îi vor rămâne recunoscători, atâta vreme cât va mai exista recunoştinţă în inimile britanicilor sau cât un vas mai pluteşte încă pe ocean, el este cel al cărui exemplu de la izbucnirea războiului a dat un impuls atât de cavaleresc tinerilor care îşi serveau ţara, încât s-au grăbit toţi, ca nişte rivali ce sfidau şi dispreţuiau orice avertizare de prudenţă şi au avut realizări eroice care au contribuit foarte mult la exaltarea gloriei neamului nostru.”

Acestea sunt cuvintele lui şi sunt adevărate. Tânărul şi impetuosul căpitan de fregată, bărbatul care la mijlocul vieţii sale era bucuros să urmărească o flotă întreagă cu o singură mână, pe când avea şaptezeci şi patru de ani, un bărbat activ şi cu o gândire sclipitoare, bătrânul amiral al flotei, bunul slujitor de încredere, care şi-a servit ţara sub doi regi şi o regină, a simţit corect influenţa lui Nelson şi a exprimat cu scrupulozitate tot ce cuprindea inima lui generoasă de marinar.

”Exaltare”, a scris el, nu ”sporire”. Şi, începând de acolo, sentimentele şi condeiul său au reflectat adevărul. Alţi oameni erau pregătiţi şi capabili să adauge comoara victoriilor pe care marina britanică le-a oferit naţiunii. A fost destinul lordului Nelson să exalteze toată această glorie! Să exalteze! Cuvântul pare să fi fost creat pentru acest om.

47

Flota militară a războiului de douăzeci de ani se descurca întotdeauna şi nu s-a descurcat niciodată mai bine decât atunci când lordul Nelson inspirase în sufletul ei propria pasiune pentru onoare şi faimă. A fost o flotă militară norocoasă. Victoriile ei nu se rezumau doar la distrugerea unor vase neajutorate şi masacrarea oamenilor speriaţi. A fost scutită de această crudă favoare, pe care nu a cerut-o nici o inimă curajoasă. A avut noroc cu adversarii ei. Spun adversari pentru că, în cazul unor amintiri atât de falnice, ar trebui să evităm să spunem ”duşmani” – cuvânt al cărui sunet ostil perpetuează antagonismele şi conflictele dintre naţiuni, poate că oricum iremediabile, atât de hotărâtoare şi atât de vanitoase. Războiul este unul dintre cadourile vieţii, dar – vai! – nici un război nu ne pare necesar atunci când timpul şi-a lăsat amprenta împăciuitoare asupra neînţelegerilor pasionale şi a dorinţelor pasionale ale marilor oameni. Le temps, după cum a spus un distins francez, est un galant homme[12]. El favorizează spiritul

[12] Timpul este un bărbat galant! (n. tr.).

împăcării şi dreptăţii, din a căror acţiune se poate culege la fel de multă glorie ca din acţiunea armelor.

Una dintre ele – dezorganizată de schimbări revoluţionare, cealaltă – ruginită din cauza neglijenţei monarhiei decăzute, cele două flote care ne erau oponente au intrat încă de la început în luptă cu sorţi potrivnici. Prin meritul îndrăznelii şi loialităţii noastre şi prin geniul unui mare lider, ne-am sporit avantajele în timpul războiului şi le-am menţinut astfel până la sfârşit. Dar în iluzia fericită a puterii irezistibile, un lung şir de succese militare aduce în atenţia naţiunii aspectul mai puţin evident că un asemenea noroc poate fi pierdut din vedere întâmplător. În ultimele sale zile, vechea flotă şi-a câştigat renumele că nici cel mai dispreţuitor spirit de răutate nu îndrăzneşte să-i găsească defecte. Ea datorează această favoare supremă numai adversarilor ei.

Pentru că soarta nenorocoasă i-a văduvit de încrederea în sine care întăreşte braţele gazdei înarmate – nu foarte pricepută, dar curajoasă – am putea spune fără ezitare că adversarii noştri au reuşit să depună mai multă rezistenţă în lupta din 1797 decât în cea din 1793. Şi nici mai târziu, nu li s-ar fi putut cere marinarilor să depună mai multă rezistenţă decât au făcut-o pe Nil şi chiar mai puţin de-atât – marinari care, doar dacă sunt orbi sau iraţionali, trebuie să-şi fi văzut soarta pecetluită în momentul în care ”Goliat”, făcând faţă loviturilor venite de la ”Guerrier”, a ocupat un loc de staţionare continental. Flotele combinate din 1805, care tocmai ieşiseră din port, însoţite numai de amintirile tulburătoare ale loviturilor sorţii, au etalat, apropiindu-se de noi, o înfăţişare hotărâtă, în care căpitanul Blackwood, în spirit cavaleresc, şi-a felicitat amiralul. Prin străduinţele lor curajoase, adversarii noştri

n-au făcut decât să adauge la lustrul armelor noastre. Nici un prieten nu ar fi reuşit să facă mai mult de atât, pentru că, până şi în război, ce retează pentru o vreme toate sentimentele de prietenie între oameni, această legătură subtilă a asocierii rămâne între oameni curajoşi – ca ultima mărturie că valoarea victoriei trebuie să fie primită din mâinile învinşilor.

Cei care, din arşiţa acelei lupte s-au scufundat împreună spre odihna lor în străfundurile răcoroase ale oceanului, nu ar înţelege lozincile din zilele noastre, ar privi cu ochi uimiţi mecanismele conflictelor noastre. Totul trece, totul se schimbă: animozităţile dintre popoare, manevrarea flotelor, forma vaselor, până şi marea pare mai mică şi diferită de marea din zilele lordului Nelson. În goana aceasta neîncetată după umbre şi nuanţe care, precum formele fantastice ale norilor, care sunt aruncate întunecat pe ape într-o zi vântoasă, ne depăşesc în zbor, ca să cadă apoi brusc, mai jos de marginea dură a unui orizont implacabil, trebuie să ne întoarcem spre spiritul naţional care, superior în forţa şi continuitatea sa unei soarte bune sau rele, este unicul ce ne poate oferi sentimentul unei existenţe răbdătoare şi al unei puteri invincibile împotriva sorţilor.

Ca un elixir subtil şi misterios turnat în ţărâna perisabilă a generaţiilor succesive, el creşte, o dată cu marşul veacurilor, în sinceritate, splendoare şi putere. În eterna sa curgere în jurul globului pământesc, el fereşte de ruina şi uitarea morţii pe cei mai măreţi dintre marii noştri oameni şi, printre ei, măreţia înflăcărată şi blândă a lui Nelson, al cărui geniu putea, datorită loialităţii unui marinar curajos şi a unui amiral distins, să ”exalteze gloria naţiunii noastre.”

Sfârşit

Table of Contents

Oglinda marii

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

32

33

34

35

36

37

38

39

40

41

42

43

44

45

46

47